Rekordjahr 2010

Vier Ringe weiter auf Wachstumskurs

Im abgelaufenen Geschäftsjahr stellte der Audi Konzern seine internationale Wettbewerbsfähigkeit eindrucksvoll unter Beweis und erzielte historische Bestwerte bei Produktion, Auslieferungen und allen wesentlichen finanziellen Kenngrößen.

Auslieferungen an Kunden

2010 war das verkaufsstärkste Jahr in der Geschichte der Marke Audi. Weltweit wurden 1.092.411 Autos verkauft – ein Plus von 15,0 Prozent.

1,09 Mio. Fzg.

Operative Umsatzrendite

Die Operative Umsatzrendite von 9,4 Prozent ist ein neuer Spitzenwert für den Audi Konzern. Damit zählt der Ingolstädter Premiumautomobilhersteller erneut zu den weltweit ertragsstärksten Automobilherstellern.

9,4%

3,3 Mrd. EUR

35,4 Mrd. EUR

Operatives Ergebnis

Mit über 3,3 Mrd. EUR hat der Audi Konzern 2010 das Operative Ergebnis mehr als verdoppelt. So erzielte das Unternehmen den höchsten Gewinn aus dem operativen Geschäft in seiner Geschichte und setzt seinen nachhaltigen und profitablen Wachstumspfad weiter eindrucksvoll fort.

Umsatzerlöse

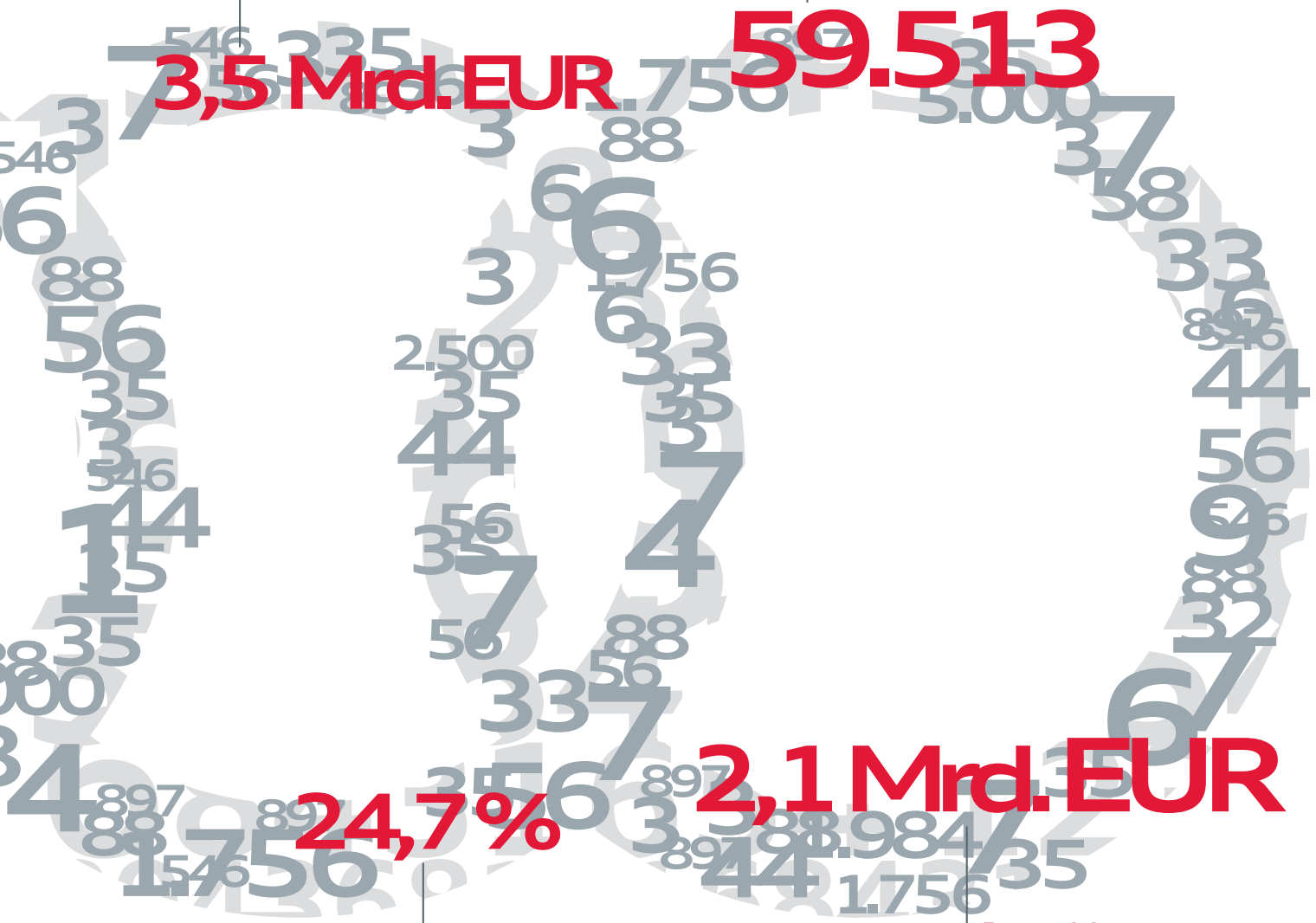
Der Audi Konzern steigerte 2010 die Umsatzerlöse um 18,8 Prozent auf den neuen Rekordwert von 35,4 Mrd. EUR. Entscheidend war dabei vor allem die weltweit gestiegene Nachfrage nach den attraktiven und effizienten Automobilen der Marke Audi.

Netto-Cashflow

Mit einem Netto-Cashflow von über 3,5 Mrd. EUR konnte der Audi Konzern die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts wie in den letzten Jahren vollständig aus eigenen Mitteln finanzieren. Dabei erzielte das Unternehmen den höchsten Mittelüberschuss in seiner Geschichte.

Beschäftigte

2010 beschäftigte der Audi Konzern weltweit durchschnittlich 59.513 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – so viele wie niemals zuvor. 2011 sollen weitere 1.200 Spezialisten vor allem für die Elektromobilität und den Leichtbau eingestellt werden.



Kapitalrendite

Mit 24,7 Prozent hat die Kapitalrendite den bisherigen Rekordwert von 19,8 Prozent aus dem Jahr 2008 deutlich übertroffen. Dies ist ein weiterer Beleg für die hohe Ertragskraft des Unternehmens.

Investitionen

2010 hat der Audi Konzern sein Gesamtinvestitionsvolumen um über 16 Prozent auf 2,1 Mrd. EUR gesteigert. Schwerpunkt der Investitionen waren neue Produkte und Zukunftstechnologien. Gleichzeitig wurde für die Jahre 2011 bis 2016 das höchste Investitionsprogramm der Unternehmensgeschichte beschlossen.

Audi, die Premiummarke Nr. 1“: Die Vision des Audi Konzerns ist klar formuliert. So soll Audi langfristig die weltweit führende Rolle im Premiumsegment übernehmen. Um dieses ehrgeizige Ziel zu realisieren, fokussiert das Unternehmen vor allem auf die Begeisterung seiner Kunden. Neben Kompetenz, Leidenschaft und Schnelligkeit möchte Audi dabei durch das beste Markenerlebnis sowie innovative und emotionale Produkte überzeugen. 2015 sollen bereits weltweit 1,5 Millionen Autos der Marke Audi an Kunden übergeben werden. Deshalb intensiviert das Unternehmen sein Engagement auf den internationalen Automobilmärkten und baut das weltweite Händler- und Servicenetz entsprechend aus. Neben den USA stehen insbesondere die Wachstumsmärkte China und Indien im Fokus. Gleichzeitig wird das attraktive Produktangebot allein bis zum Jahr 2015 auf 42 Modelle erweitert.

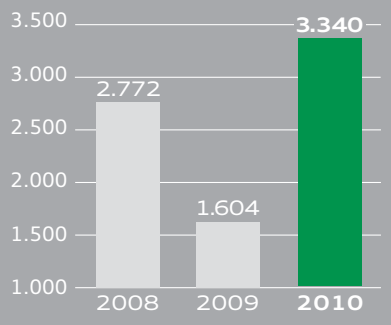
So hat die Marke Audi im Rahmen der langfristig angelegten Modelloffensive auch 2010 das Produktangebot durch zahlreiche Neuheiten ergänzt. Neben der neuen Generation des Audi A8 und dem neuen Audi R8 Spyder* begeistern insbesondere die neuen Modelle A1 und A7 Sportback* durch emotionales Design, Sportlichkeit, Effizienz und Fahrspaß.

Die neu eingeführten Modelle haben bereits im Geschäftsjahr 2010 für positive Impulse bei der Entwicklung des Auslieferungsvolumens gesorgt. Der Audi Konzern steigerte die Auslieferungen der Marke Audi auf den neuen Rekordwert von 1.092.411 Autos. Mit einem Anstieg um 15,0 Prozent legte die Marke mit den Vier Ringen im Vergleich zur weltweiten Automobilnachfrage überdurchschnittlich zu. Gleichzeitig erhöhten sich die Umsatzerlöse des Audi Konzerns um 18,8 Prozent auf den neuen Höchstwert von über 35,4 Milliarden Euro. Im Rahmen seiner qualitativen Wachstumsstrategie strebt der Audi Konzern eine nachhaltig überlegene Finanzkraft an. Neben einem stabilen Umsatzwachstum konzentriert sich das Unternehmen vor allem auf effektive und effiziente Prozesse und Strukturen, kontinuierliche Kostenoptimierungen sowie auf ein konsequentes Investitionsmanagement. So hat der Audi Konzern das Operative Ergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr mehr als verdoppelt und erzielte einen neuen Rekordgewinn von über 3,3 Milliarden Euro aus dem operativen Geschäft. Damit erreichte auch die Operative Umsatzrendite mit 9,4 Prozent nach 5,4 Prozent im Vorjahr eine neue Rekordmarke und sicherte dem Audi Konzern erneut seine Position unter den weltweit ertragsstärksten Automobilherstellern.

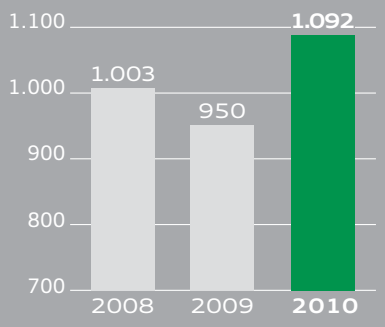
Gleichzeitig stellte das Unternehmen auch im vergangenen Jahr wieder seine hohe Selbstfinanzierungskraft eindrucksvoll unter Beweis. So konnte der Audi Konzern die gegenüber dem Vorjahr gesteigerten Investitionen vollständig aus dem Cashflow des laufenden Geschäfts finanzieren. Dabei hat das Unternehmen sogar noch einen deutlich positiven Mittelüberschuss erzielt und den Netto-Cashflow auf über 3,5 Milliarden Euro gesteigert. Dadurch erhöhte sich auch die Netto-Liquidität auf den neuen Rekordwert von 13,4 Milliarden Euro.

Für den Audi Konzern war das Geschäftsjahr 2010 ein weiterer wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur weltweiten Premiummarke Nr. 1 – auch 2011 soll dieser Wachstumspfad fortgesetzt werden. Neben den erfolgreichen Markteinführungen des letzten Jahres sollen insbesondere die Nachfolgegeneration des Audi A6, der neue Audi Q3 und weitere Derivate der A1 Baureihe für zusätzliche Nachfrageimpulse sorgen. Darüber hinaus wird die Marke Audi mit dem neuen Audi Q5 hybrid quattro* bereits in diesem Jahr ein Vollhybridfahrzeug im Angebot haben. Zu einem späteren Zeitpunkt werden dann auch der A6 hybrid und der A8 hybrid folgen sowie eine Kleinserie des rein elektrisch angetriebenen Supersportwagens Audi e-tron. Vor allem für die Entwicklung neuer, attraktiver Produkte und zukunftsorientierter Technologien wie die Hybridisierung und die Elektromobilität plant der Audi Konzern das größte Investitionsprogramm der Unternehmensgeschichte. In den kommenden fünf Jahren sollen über elf Milliarden Euro investiert werden, um das nachhaltige, profitable Wachstum auch langfristig realisieren zu können und sich so zum weltweit führenden Automobilhersteller im Premiumsegment zu entwickeln. ●

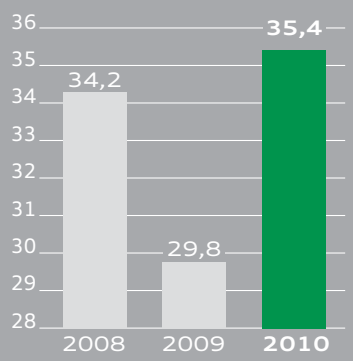
Operatives Ergebnis
(in Mio. EUR)



Auslieferungen Audi Fahrzeuge (in Tsd.)



Umsatzerlöse
(in Mrd. EUR)



 * Verbrauchs- und Emissionsangaben am Ende des Geschäftsberichts

Audi Konzern Finanzen 2010

132 Lagebericht des Audi Konzerns für das Geschäftsjahr 2010

132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Die Verbrauchs- und Emissionsangaben der im Lagebericht des Audi Konzerns genannten Fahrzeuge sind ab Seite 249 angegeben.

184 Audi Konzernabschluss zum 31. Dezember 2010

184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung

185 Gesamtergebnisrechnung

186 Bilanz

187 Kapitalflussrechnung

188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

190 Anhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

244 Corporate Governance

246 Bilanzeid

247 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

248 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

Mit den beiden Marken Audi und Lamborghini zählt der Audi Konzern zu den weltweit führenden Automobilherstellern im Premium- und Supersportwagensegment.
Der Kern des Unternehmens ist die Marke Audi, deren Fahrzeuge durch modernes und herausragendes Design, technologische Innovationen sowie hohe Verarbeitungsqualität begeistern. Im Mittelpunkt steht dabei stets der Anspruch, wegweisende Fahrzeugkonzepte zu entwickeln und somit die hohen Erwartungen der Kunden zu erfüllen. Diese Philosophie drückt sich im Markenkern „Vorsprung durch Technik“ aus – der die Markenwerte Sportlichkeit, Hochwertigkeit und Progressivität umfasst – und wird für die Kunden durch die kontinuierlich wachsende Vielfalt an Audi Modellen erlebbar.
Im Geschäftsjahr 2010 steigerte die Marke Audi infolge der insgesamt verbesserten Nachfragesituation sowie dank des attraktiven Produktangebots die Auslieferungen in mehr als 80 Absatzmärkten und erzielte dabei den Rekordwert von 1.092.411 verkauften Fahrzeugen.

AUSLIEFERUNGEN VON AUDI FAHRZEUGEN NACH REGIONEN

	2010	Anteil in %
Deutschland	**229.157**	21,0
Europa ohne Deutschland	**418.474**	38,3
China (inkl. Hongkong)	**227.938**	20,9
USA	**101.629**	9,3
Sonstige	**115.213**	10,5
Gesamt	**1.092.411**	100,0

Download

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

Konzernstruktur und wesentliche Konzerngesellschaften

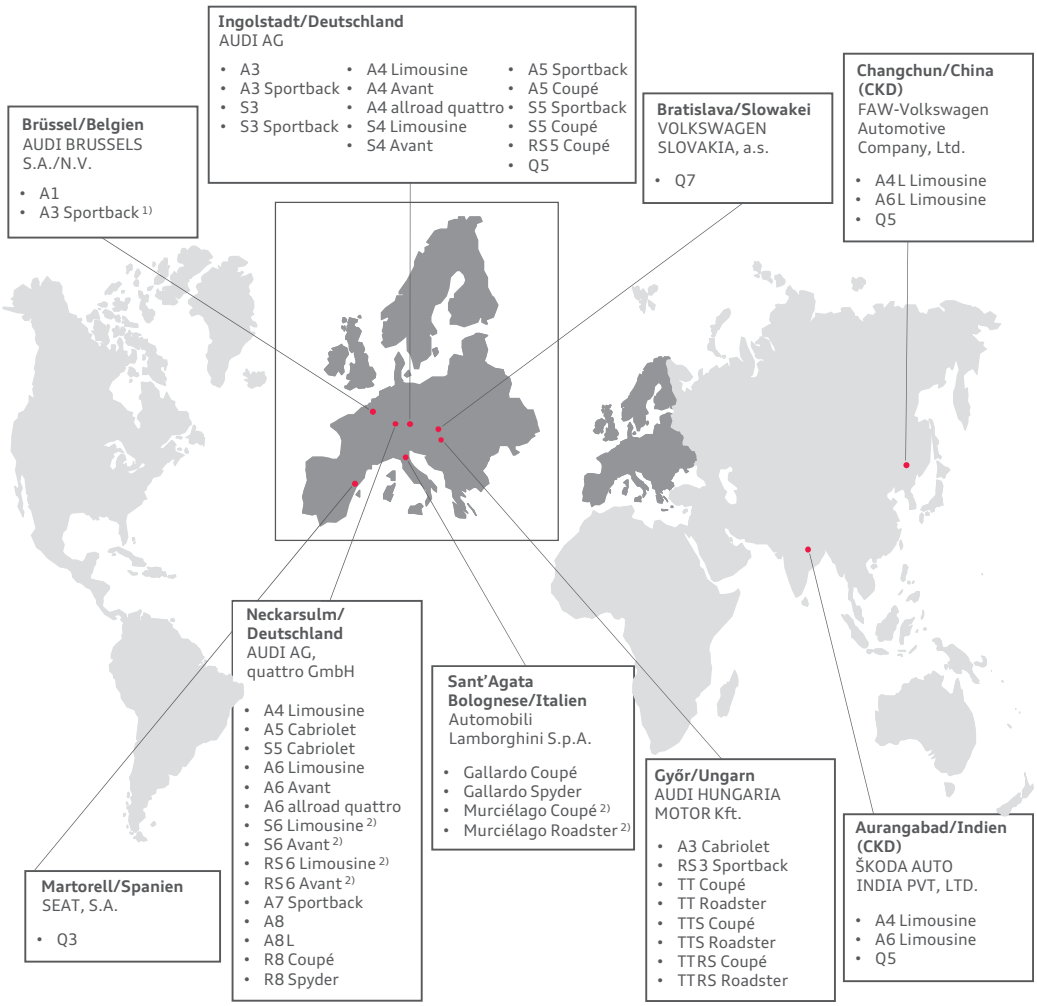
Die Zentrale des Audi Konzerns befindet sich in Ingolstadt, wo neben der Technischen Entwicklung, dem Vertrieb und der Verwaltung auch wesentliche Teile der Produktion angesiedelt sind. An diesem Standort werden die Modelle Audi A3 und A3 Sportback, die Fahrzeuge der Baureihe A4, der A5 Sportback sowie die Modelle A5 Coupé, RS 5 Coupé und Q5 gefertigt. Zudem werden hier die Karosserien für das A3 Cabriolet und die TT Baureihe produziert.
In Neckarsulm werden die Modelle A4 Limousine, A5 Cabriolet, die Fahrzeuge der Baureihe A6 sowie die Luxuslimousine A8 hergestellt. Im Jahr 2010 startete die Serienproduktion des neuen Audi A7 Sportback. Zudem befindet sich hier der Unternehmenssitz der quattro GmbH. Die 100-prozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG produziert High-Performance-Fahrzeuge wie den Audi Q7 V12 TDI und ist darüber hinaus verantwortlich für die exklusive Manufaktur der Mittelmotor-Sportwagen R8 Coupé und R8 Spyder. Das Leistungsangebot der quattro GmbH umfasst neben der Fahrzeugherstellung ein umfangreiches Individualisierungsprogramm für alle Audi Modelle sowie hochwertige Accessoires rund um die Marke mit den Vier Ringen.
Die AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), startete im vergangenen Geschäftsjahr die Serienproduktion des 2010 eingeführten Audi A1 und produzierte bis Mai zudem den Audi A3 Sportback. Um den Standort optimal auf die exklusive Fertigung des A1 vorzubereiten, wurden seit 2007 insgesamt rund 300 Mio. EUR in das belgische Werk investiert. Im Berichtszeitraum wurde am Standort Brüssel das Produktionsjubiläum des insgesamt siebenmillionsten Fahrzeugs gefeiert.

Im ungarischen Győr entwickelt und produziert die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. Motoren für die Marke Audi, weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie für Dritte und stellt zudem im Verbund mit dem Werk Ingolstadt die Modelle der TT Baureihe her. Darüber hinaus werden an diesem Standort, dessen Erweiterung im Jahr 2010 bekannt gegeben wurde, das A3 Cabriolet sowie das Modell RS 3 Sportback montiert. Die ungarische Tochtergesellschaft, die im abgelaufenen Geschäftsjahr 500.000 produzierte Fahrzeuge feierte, hat sich seit ihrer Gründung im Jahr 1993 zu einem der größten Exporteure des Landes entwickelt.
Die Automobili Lamborghini S.p.A. produzierte 2010 im norditalienischen Sant'Agata Bolognese die Supersportwagen Lamborghini Gallardo und Lamborghini Murciélago.
Im Rahmen des VW Konzernverbundes lässt der Audi Konzern die Modelle Q7 und Q3 an den Standorten Bratislava (Slowakei) bzw. Martorell (Spanien) fertigen.

Lagebericht

132 Audi Konzern
132 Struktur
134 Strategie
137 Aktie
138 Übernahmerechtliche Angaben
140 Erklärung zur Unternehmensführung
140 Compliance
141 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

PRODUKTIONSSTANDORTE



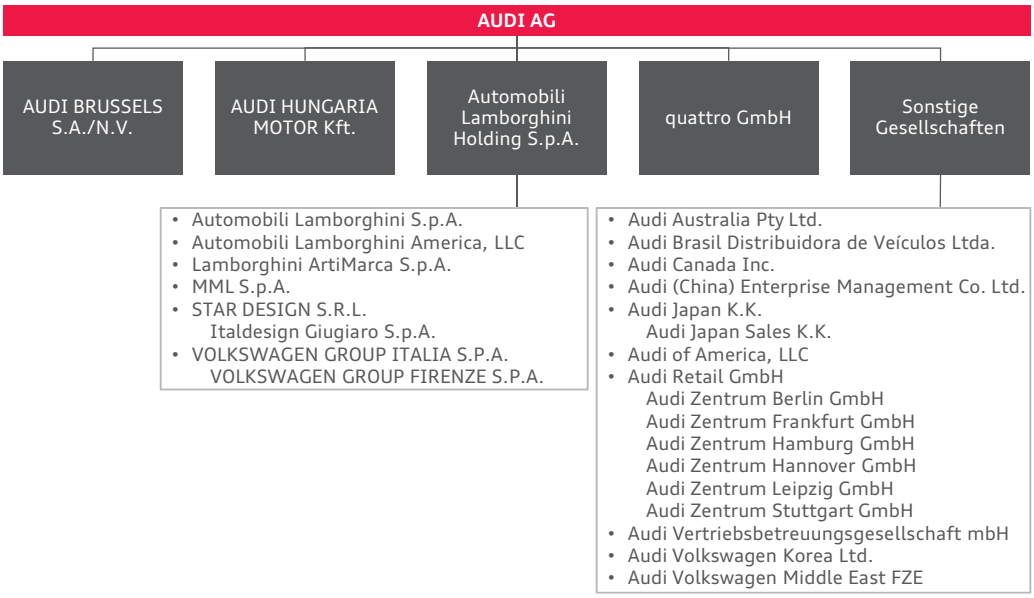
1) Die Produktion des A3 Sportback wurde 2010 am Standort Brüssel eingestellt, um die erforderliche Kapazität für die Fertigung des A1 zu schaffen.

2) Die Produktion der Modelle lief im Jahr 2010 lebenszyklusbedingt aus.

Konsolidierungskreis

Die Volkswagen AG, Wolfsburg, ist mit rund 99,55 Prozent des Aktienkapitals der größte Anteilseigner der AUDI AG. Die Volkswagen AG bezieht den Abschluss des Audi Konzerns in den eigenen Konzernabschluss mit ein. Sowohl 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 erweiterte sich im Jahr 2010 um die Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking (China), die Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig, die Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart, sowie die Audi Zentrum Frankfurt GmbH, Frankfurt. Zudem wurde der Konsolidierungskreis um die aufgrund der Voraussetzungen des IAS 27.13 Satz 2 (c) zu konsolidierende Automobili Lamborghini America, LLC, Wilmington, Delaware (USA), um die STAR DESIGN S.R.L., Turin (Italien), um die Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien), sowie um die Audi Japan Sales K.K., Tokio (Japan), erweitert. Auf die Darstellung der Unternehmenslage hatte die erstmalige Einbeziehung dieser Tochterunternehmen insgesamt keinen wesentlichen Einfluss.
Der Audi Konzern erwarb darüber hinaus 100 Prozent der Anteile an der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), die bereits zuvor nach den Voraussetzungen des IAS 27.13 Satz 2 (c) im Audi Konzern konsolidiert war, von der Volkswagen AG.

VOLLKONSOLIDIERTE GESELLSCHAFTEN IM AUDI KONZERN

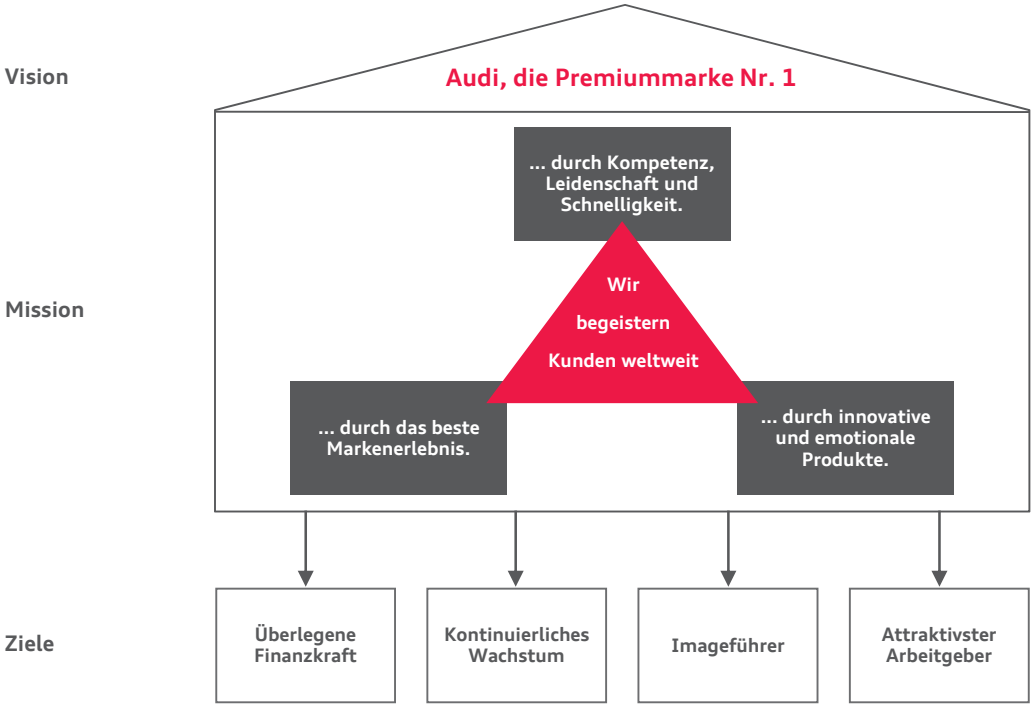


STRATEGIE

Audi, die Premiummarke Nr. 1

Diskussionen über den Klimawandel, die zukünftige Verfügbarkeit fossiler Brennstoffe sowie gesellschaftliche Megatrends wie etwa die zunehmende Verstädterung führen zu neuen Fragestellungen seitens der Kunden.
Der Audi Konzern hat angesichts dieser Veränderungen seine Kernmarke Audi im vergangenen Geschäftsjahr mit der Strategie 2020 zukunftsfähig ausgerichtet. Mit der Vision „Audi, die Premiummarke Nr. 1“ hat sich diese zum Ziel gesetzt, weltweit die führende Rolle im Premiumsegment zu übernehmen.
Die Ziele der Strategie 2020 sind dabei auf kontinuierlichen Unternehmenserfolg ausgerichtet, der auf nachhaltigem Handeln basiert. Daher ist es für den Audi Konzern ein Selbstverständnis unternehmerischer Verantwortung, die Themenbereiche Ökologie und Soziales in die strategische Ausrichtung des Kerngeschäfts mit einzubeziehen (vgl. „Soziale und ökologische Aspekte“, S. 159 ff.).

DIE STRATEGIE 2020 DER MARKE AUDI



Lagebericht

132 Audi Konzern
132 Struktur
134 Strategie
137 Aktie
138 Übernahmerechtliche Angaben
140 Erklärung zur Unternehmensführung
140 Compliance
141 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Mission „Kundenbegeisterung weltweit“

Auf dem Weg zur Nr. 1 im Premiumsegment ist die Mission „Wir begeistern Kunden weltweit“ von zentraler Bedeutung. Dies heißt konkret, dass die Marke Audi ihren Kunden emotionale und technologisch fortschrittliche Produkte bietet, die insbesondere durch die bekannten Eigenschaften Hochwertigkeit und Zuverlässigkeit überzeugen. Darüber hinaus beabsichtigt die Marke mit den Vier Ringen, ihre Kunden durch das beste Markenerlebnis zu begeistern – dabei sollen die Markenwerte „hochwertig“, „progressiv“ und „sportlich“ für die Kunden an allen Schnittstellen erlebbar gemacht werden.
Im Jahr 2010 begeisterte die Marke Audi unter anderem durch die innovative Markteinführung des Audi A1. Neben der intensiven Nutzung von Internet und Social-Media-Kanälen ist dabei insbesondere die Erlebniswelt „A1 City“ am Flughafen München hervorzuheben. Hier konnte sich die Öffentlichkeit von Juni bis Oktober 2010 ausführlich über das neue Modell informieren. Mithilfe des neuen Schauraum-Konfigurators stellten sich Interessierte in kürzester Zeit ihren individuell gestalteten A1 an großen Flachbildschirmen lebensecht und dreidimensional zusammen. Auch Produkt- und Investitionsentscheidungen werden gezielt auf den Kundennutzen ausgerichtet. Zur erfolgreichen Umsetzung tragen wesentlich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei, die sich neben ihrer Kompetenz und Schnelligkeit durch ihre Leidenschaft für die Produkte der Marke Audi auszeichnen.

Überlegene Finanzkraft

Im Rahmen einer werteorientierten Unternehmensführung erfüllt Wachstum nur in Verbindung mit Profitabilität den Premiumanspruch des Audi Konzerns. Daher gilt für die Strategie 2020 weiterhin, dass qualitatives Wachstum als strategisches Unternehmensziel im Vordergrund steht. Eine nachhaltig überlegene Finanzkraft lässt sich vor allem durch effektive und effiziente Strukturen und Prozesse, kontinuierliche Kostenoptimierungen sowie durch ein konsequentes Investitionsmanagement erzielen. Eine hohe Selbstfinanzierungskraft trägt darüber hinaus dazu bei, die Investitions- und Handlungskraft des Audi Konzerns zu erhalten. Das Ziel bleibt deshalb weiterhin, die Investitionen aus dem selbst erwirtschafteten Cashflow zu decken.

Kontinuierliches Wachstum

Die Basis kontinuierlichen Wachstums bildet das attraktive Produktangebot der Marke Audi, das im Rahmen der langfristig angelegten Modelloffensive auch im Geschäftsjahr 2010 durch

zahlreiche Neuheiten ergänzt wurde. Nicht nur der neue Audi A8 sowie die Modelle Audi A1 und A7 Sportback begeistern durch emotionales Design, Sportlichkeit, Effizienz und Alltagstauglichkeit – auch die Markteinführung der besonders sportlichen Modelle S5 Sportback, RS 5 Coupé und R8 Spyder sowie die Überarbeitung der Baureihen Audi A3 und Audi TT waren Teil des Produktfeuerwerks. Das Modellangebot der Marke Audi wird auch zukünftig erweitert – bis zum Jahr 2015 soll es auf 42 Modelle ausgebaut werden.
So beabsichtigt das Unternehmen, bis zum Jahr 2015 ein Auslieferungsvolumen von 1,5 Mio. Fahrzeugen der Marke Audi zu erzielen. Die Qualität sowie die Kontinuität des Wachstums werden für den Audi Konzern dabei auch zukünftig im Mittelpunkt stehen.
Um das geplante Wachstum realisieren zu können, verstärkt das Unternehmen zudem sein Engagement auf den internationalen Automobilmärkten. So vergrößert der Audi Konzern kontinuierlich sein Produktionsnetzwerk und erweitert die Anzahl der Händler- und Servicebetriebe in wichtigen Absatzmärkten.

Imageführer

Eine starke Marke ist die Grundlage für nachhaltigen Erfolg. Daher strebt der Audi Konzern an, seine Imageposition insbesondere durch das attraktive Produktangebot der Marke Audi weiterhin stetig zu verbessern und die Kunden emotional an die Marke zu binden.
Auch im Geschäftsjahr 2010 fand die Begeisterung der Öffentlichkeit für die Marke Audi und ihre Produkte Ausdruck in zahlreichen nationalen und internationalen Auszeichnungen.
So wurde Audi bereits zum dritten Mal in Folge mit dem ADAC-Preis „Gelber Engel“ als beste Marke ausgezeichnet (ADAC Motorwelt, Ausgabe 2/2010, S. 26 ff.).
Bei der Leserwahl „Design Trophy 2010“ der Fachzeitschrift AUTO ZEITUNG (Ausgabe 8/2010, S. 82) wurde Audi zudem zur Marke mit den schönsten Autos gewählt.
In der renommierten Leserumfrage „Die besten Autos 2010“ der Fachzeitschrift auto motor und sport setzte die Marke mit den Vier Ringen ihre Erfolgsgeschichte der letzten Jahre fort (Ausgabe 4/2010, S. 132 ff.). Die Modelle Audi A4, Audi Q5 und Audi R8 Spyder erreichten dabei in ihrer jeweiligen Kategorie die Topplatzierung. Das hervorragende Ergebnis wurde mit jeweils zweiten Plätzen für die Modelle Audi A3, Audi A6 und Audi R8 Coupé ergänzt.
Beim „Goldenen Lenkrad“, das jedes Jahr für die besten automobilen Neuheiten verliehen wird, erzielten die Modelle A1 und A8 im Jahr 2010 in ihrer jeweiligen Klasse den ersten Platz. Mit insgesamt 20 Goldenen Lenkrädern positioniert sich die Marke Audi als bislang erfolgreichste Marke in der 35-jährigen Geschichte des Wettbewerbs der Zeitschriften BILD am SONNTAG und AUTO BILD (AUTO BILD, Ausgabe 44/2010, S. 51 ff.).
Das Markenattribut Sportlichkeit wurde im vergangenen Geschäftsjahr ebenfalls vielfach ausgezeichnet – so gehörte etwa das RS 5 Coupé zu den Gewinnern der begehrten Leserauszeichnung „SPORTSCARS 2010“ der Fachzeitschrift AUTO BILD SPORTSCARS (Ausgabe 1/2011, S. 84 ff.). Die Modelle R8 GT und R8 Spyder 5.2 FSI quattro erzielten dabei in ihrer jeweiligen Kategorie den zweiten Platz. Weiterhin wurde der Audi R8 5.2 FSI quattro zum „World Performance Car 2010“ gekürt („World Car Awards“, 1.4.2010).
Die Auszeichnungen zum „Allradauto des Jahres“ der Modelle Audi A4 und Audi A8 mit quattro Antrieb (AUTO BILD, Ausgabe 15/2010, S. 15) sowie zahlreiche weitere Auszeichnungen in den Bereichen Design, Sicherheit, Technik und Kundenzufriedenheit rundeten den Erfolg der Marke Audi im vergangenen Geschäftsjahr ab.
Auch die Marke Lamborghini erhielt 2010 verschiedene Auszeichnungen für ihre Supersportwagen. So wurde etwa der Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera in der Leserwahl der Fachzeitschrift sport auto zum „Sportlichsten Auto 2010“ in seiner Kategorie gewählt (Ausgabe 7/2010, S. 22 ff.).

Attraktivster Arbeitgeber

Die kontinuierliche Steigerung der Arbeitgeberattraktivität ist von besonderer strategischer Bedeutung für den Audi Konzern, da das Unternehmen heute und auch zukünftig auf qualifizierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angewiesen ist, um das strategische Ziel, die Premiummarke Nr. 1 zu werden, zu realisieren.

Neben herausfordernden Tätigkeiten bietet der Audi Konzern seiner Belegschaft dabei attraktive Arbeitsbedingungen, ein leistungsgerechtes Entgelt sowie eine hohe Beschäftigungssicherheit. Die große Mitarbeiterzufriedenheit lässt sich in den regelmäßig durchgeführten internen Belegschaftsbefragungen messen. Darüber hinaus bestätigen zahlreiche externe Umfragen die hohe Arbeitgeberattraktivität des Audi Konzerns – so wurde die AUDI AG 2010 unter anderem in den renommierten Absolventenbefragungen der Beratungsinstitute trendence und Universum sowohl von den Studenten der Ingenieurwissenschaften als auch der Wirtschaftswissenschaften zum attraktivsten Arbeitgeber gewählt („trendence Absolventenbarometer 2010 – Business und Engineering Edition“, 21.5.2010; „Universum Student Survey 2010 – Deutschland“, 3.5.2010).

Strategische Zielgröße

Ein wesentliches Ziel des Audi Konzerns ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Als internes Steuerungsinstrument wird die Kapitalrendite (Return on Investment – RoI) benutzt, anhand derer Investitionsprojekte unterschiedlicher Art und Größe hinsichtlich der Verzinsung des eingesetzten Kapitals bewertet werden. 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	2010	2009
Operatives Ergebnis nach Steuern	**2.338**	1.123
durchschnittliche betriebliche Aktiva	**13.327**	13.329
– durchschnittliches unverzinsliches Abzugskapital	**3.855**	3.557
= durchschnittlich investiertes Vermögen	**9.472**	9.772
Kapitalrendite (in %)	**24,7**	11,5

Download

Die Kapitalrendite lag mit 24,7 Prozent sowohl über dem Vorjahresniveau (11,5 Prozent) als auch über dem bisherigen Rekordwert aus dem Jahr 2008 (19,8 Prozent). Somit zählte der Audi Konzern gemessen an der Kapitalrendite erneut zu den ertragsstärksten Unternehmen der weltweiten Automobilindustrie.

AKTIE

Entwicklung der Aktienmärkte

Im Frühjahr 2010 war die Entwicklung der internationalen Aktien- und Kapitalmärkte vor allem vom Vertrauensverlust in die Stabilität der Staatshaushalte einiger EU-Länder mit großen Budgetdefiziten geprägt. Dabei drückten Sorgen über mögliche Auswirkungen der Schuldenkrise Griechenlands auf den Bankensektor und auf die europäische Realwirtschaft die Stimmung. In diesem Umfeld kam es an den internationalen Börsen zu starken Kursrückgängen, wobei die Notierungen von Finanzinstituten besonders hohe Verluste verzeichneten. Ab Jahresmitte 2010 war an den weltweiten Aktienmärkten überwiegend eine Kurserholung zu beobachten. Gestützt von den aufgehellten Konjunkturaussichten und zunehmend positiven Gewinneinschätzungen stiegen die Kurse wieder an. Der positive Trend wurde durch überraschend gute Quartalsergebnisse der Unternehmen weiter unterstützt. In der Folge setzten sich die Kurssteigerungen bis Ende 2010 weltweit fort.

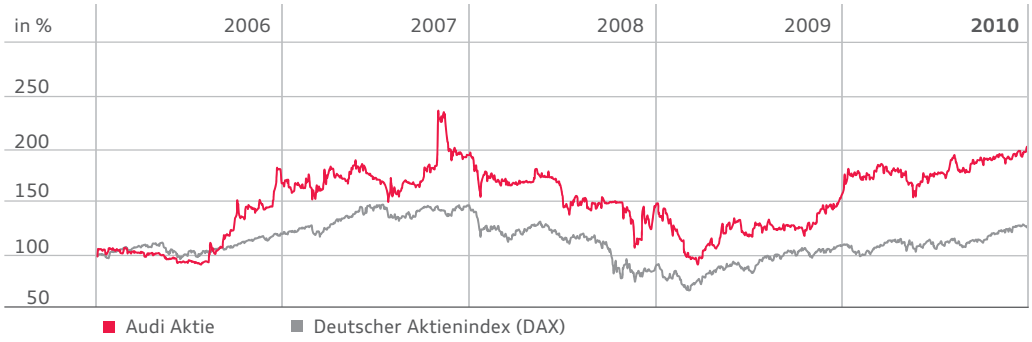
An den deutschen Börsen überwogen zum Jahresbeginn zunächst die Kursverluste. Der Deutsche Aktienindex DAX erreichte sein Jahrestief im Februar 2010 mit 5.434 Punkten – ein Verlust von rund zehn Prozent gegenüber dem Jahresanfang. Ab März erholte sich der deutsche Aktienmarkt zunächst wieder deutlich. Bis Ende des dritten Quartals befand sich der Leitindex dann in einer Seitwärtsbewegung, die von einer hohen Volatilität geprägt war. Im letzten Quartal konnte der Index noch einmal deutlich zulegen und schloss am 21. Dezember mit einem Jahreshöchststand von 7.078 Punkten. Zum Jahresende lag der DAX bei 6.914 Punkten und damit nahezu 16 Prozent über dem Stand zu Beginn des Jahres 2010.

Lagebericht
132 Audi Konzern
132 Struktur
134 Strategie
137 Aktie
138 Übernahmerechtliche Angaben
140 Erklärung zur Unternehmensführung
140 Compliance
141 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Kursentwicklung der Audi Aktie

Der Kurs der Audi Aktie entwickelte sich zu Jahresbeginn gegen den Trend. Während sich die meisten deutschen Automobiltitel am rückläufigen Leitindex DAX orientierten und im ersten Quartal zunächst Verluste von bis zu 15 Prozent hinnehmen mussten, startete die Audi Aktie mit Kursgewinnen in das Jahr 2010. So legte die Notierung bereits in den ersten zwei Handelswochen um gut 15 Prozent gegenüber der Erstnotierung zu. Anschließend entwickelte sich die Aktie bis Mai seitwärts in einem Korridor zwischen 535 und 598 EUR.
Vorübergehend unter Druck kam der Titel Mitte des zweiten Quartals. Die allgemeine Verunsicherung aufgrund widersprüchlicher Meinungen von Experten zur Schuldenkrise und zu Regulierungsmaßnahmen am Finanzmarkt war jedoch nur von kurzer Dauer, sodass die Audi Aktie bis zum Jahresende um 30,0 Prozent auf 650 EUR zulegen konnte. Damit entwickelte sich die Audi Aktie deutlich besser als der DAX, der im gleichen Zeitraum um 15,7 Prozent anstieg.
Über einen Betrachtungszeitraum von fünf Jahren vollzog die Audi Aktie trotz der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise eine eindrucksvolle Performance. Seit Januar 2006 verdoppelte sich der Kurs (+111,0 Prozent) und konnte sich damit deutlich besser entwickeln als der Deutsche Aktienindex DAX (+27,8 Prozent). Dies zeugt vom großen Vertrauen des Kapitalmarkts in die strategische Ausrichtung sowie die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens im Hinblick auf die kommenden Herausforderungen der Automobilindustrie.

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



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 entspricht der für das gleiche Geschäftsjahr gezahlten Dividende auf eine Stammaktie der Volkswagen AG, die auf der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Mai 2011 beschlossen wird.

ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN

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

Kapitalverhältnisse

Am 31. Dezember 2010 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.

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.

Lagebericht
132 Audi Konzern
132 Struktur
134 Strategie
137 Aktie
138 Übernahmerechtliche Angaben
140 Erklärung zur Unternehmensführung
140 Compliance
141 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Befugnisse des Vorstands insbesondere zur Ausgabe neuer Aktien und zum Rückerwerb eigener Aktien
Nach den aktienrechtlichen Vorschriften kann die Hauptversammlung den Vorstand für höchstens fünf Jahre ermächtigen, neue Aktien auszugeben. Sie kann ihn auch für höchstens fünf Jahre dazu ermächtigen, Wandelschuldverschreibungen auszugeben, aufgrund derer neue Aktien auszugeben sind. Inwiefern dabei den Aktionären ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien zu gewähren ist, entscheidet ebenfalls die Hauptversammlung. 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.

COMPLIANCE

Verantwortungsvolles und rechtmäßiges Handeln ist für den Audi Erfolg ebenso elementar wie die Innovationskraft. Deshalb sind die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben und unternehmensinterner Richtlinien sowie ethische Standards fester Bestandteil der Audi Unternehmenskultur. Zur Unterstützung des Prozesses und zur Prävention hat der Vorstand der AUDI AG konzernweite Compliance-Strukturen installiert. Dabei berichtet der Chief Compliance Officer des Audi Konzerns direkt an den Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG und berät ihn in allen Fragen der Compliance. Darüber hinaus leitet er präventive Maßnahmen ein, steuert und überwacht die Compliance-Aktivitäten und wirkt auf die Regeleinhaltung hin. Über die Vernetzung mit dem zentralen Risikomanagement wird eine ganzheitliche, regelmäßige Risikoberichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat sichergestellt (Governance, Risk & Compliance, GRC).
Die AUDI AG hat auch im Jahr 2010 die konzernweite Compliance-Organisation weiter ausgebaut. So werden regelmäßig relevante und aktuelle Compliance-Themen intern analysiert und in neue Compliance-Programme eingearbeitet.
Anfang 2011 hat die AUDI AG die konzernweit gültigen Verhaltensgrundsätze weiter konkretisiert. Der Code of Conduct beschreibt die wesentlichen Prinzipien des Handelns im Konzern und unterstützt bei der Bewältigung rechtlicher und ethischer Herausforderungen im Arbeitsalltag. Er ist verbindlicher Maßstab für das Handeln aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Aufgabe der Compliance-Organisation ist dabei die Sicherstellung der Einhaltung der Verhaltensgrundsätze. Darüber hinaus haben alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Audi Konzerns die Möglichkeit, über eine interne E-Mail-Adresse Kontakt zur Compliance-Organisation aufzunehmen.
Die Bekämpfung von Korruption und die dahingehende Aufklärung im Audi Konzern haben einen hohen Stellenwert. So trägt neben der Compliance-Organisation auch die Revision des Audi Konzerns zur Korruptionsbekämpfung bei. Diese wird durch das Antikorruptionssystem des Volkswagen Konzerns, das Ombudsmannsystem, unterstützt. Hierbei stehen zwei renommierte Rechtsanwälte als neutrale Ombudsmänner zur Verfügung. Mitarbeiter und Geschäftspartner können sich an einen der Ombudsmänner, die der anwaltlichen Schweigepflicht unterliegen, wenden, wenn Hinweise auf Korruption bestehen. Alle Hinweise werden dabei streng vertraulich behandelt.

VERGÜTUNGSSYSTEMATIK FÜR AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Informationen zur Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand sind im Anhang des Konzernabschlusses unter dem Punkt „Angaben zu Aufsichtsrat und Vorstand“ aufgeführt und sind Bestandteil des Konzernlageberichts.

GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN
WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Weltwirtschaftliche Lage

Die Weltwirtschaft konnte sich 2010 unerwartet schnell von der globalen Wirtschaftskrise erholen, wenngleich sich die Dynamik der Aufwärtsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte etwas verlangsamte. Im Gesamtjahr 2010 verzeichnete die globale Wirtschaftsleistung einen Zuwachs um 4,1 (–1,9) Prozent. Einen wichtigen Beitrag leisteten dabei die weltweit expansive Geldpolitik sowie der rasche Aufschwung in den Schwellenländern, insbesondere in China. Dagegen zeigte die konjunkturelle Erholung in zahlreichen Industrieländern eine schwächere Dynamik. Trotz Preissteigerungen bei Energie und Rohstoffen lag die Inflationsrate in den meisten Ländern auf einem niedrigen Niveau.

Die Wirtschaft in Westeuropa expandierte 2010 um 1,8 (–4,1) Prozent. Dabei belastete die Schuldenkrise das Wirtschaftsklima im gesamten Jahresverlauf. So nahm das Bruttoinlandsprodukt in Großbritannien um 1,5 (–4,9) Prozent, in Frankreich ebenfalls um 1,5 (–2,5) Prozent und in Italien um 1,0 (–5,1) Prozent zu. Dagegen setzte sich in Spanien die Rezession mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um –0,2 (–3,7) Prozent weiter fort.

Mit einem Wirtschaftswachstum von 3,6 (–4,7) Prozent konnte sich Deutschland 2010 überraschend deutlich erholen. Die Konjunktur profitierte insbesondere von der hohen Exportnachfrage sowie einer Belebung des privaten Konsums aufgrund der verbesserten Arbeitsmarktsituation und des erhöhten Verbrauchervertrauens.

Die meisten Länder Zentral- und Osteuropas schwenkten im Berichtsjahr wieder auf einen moderaten Wachstumskurs ein. Insbesondere die russische Wirtschaft expandierte dank gestiegener Rohstoffexporte deutlich um 4,0 (–7,9) Prozent.

In den USA kühlte sich die Wirtschaft nach einem positiven Jahresbeginn im weiteren Verlauf des Jahres ab. Insbesondere der private Konsum blieb angesichts der hohen Arbeitslosigkeit gedämpft. Insgesamt erreichte das US-amerikanische Bruttoinlandsprodukt 2010 einen Zuwachs um 2,9 (–2,6) Prozent.

In Lateinamerika verbesserte sich die konjunkturelle Situation 2010 deutlich. Vor allem in Brasilien und Argentinien stieg das Bruttoinlandsprodukt mit einer Wachstumsrate von 7,5 (–0,6) bzw. 8,3 (0,9) Prozent kräftig an.

Die Schwellenländer Asiens, deren Wirtschaft bereits seit Frühjahr 2009 wieder expandierte, verzeichneten im Berichtszeitraum die weltweit höchsten Zuwächse der Wirtschaftsleistung. So lag in China das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts bei 10,3 (9,2) Prozent, während die indische Wirtschaft mit einem Plus von 8,5 (6,5) Prozent ebenfalls kräftig zunahm.

Nach dem starken Konjunktureinbruch im Vorjahr befand sich Japan 2010 wieder in einem Aufwärtstrend und erreichte vor allem dank der erhöhten Exportnachfrage ein Wirtschaftswachstum von 4,3 (–6,3) Prozent.

Internationale Automobilkonjunktur

Die weltweite Automobilnachfrage zeigte 2010 infolge des globalen Wirtschaftsaufschwungs eine deutliche Aufwärtstendenz und legte um 11,4 Prozent auf 58,7 (52,7) Mio. Pkw zu. Wachstumstreiber waren vor allem die asiatischen Pkw-Märkte, die mit einer hohen Dynamik expandierten. Aber auch in den USA und in den großen Absatzmärkten in Lateinamerika verbesserte sich die Automobilkonjunktur. Dagegen wies die Pkw-Nachfrage in Westeuropa eine schwache Entwicklung auf.

Lagebericht
132 Audi Konzern
132 Struktur
134 Strategie
137 Aktie
138 Übernahmerechtliche Angaben
140 Erklärung zur Unternehmensführung
140 Compliance
141 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
141 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143 Forschung und Entwicklung
147 Beschaffung
148 Produktion
150 Vertrieb und Auslieferungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Die Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa (ohne Deutschland) erreichten im Berichtsjahr mit 10,1 (9,9) Mio. Pkw nur ein leichtes Plus von 1,9 Prozent. Dabei sorgten staatliche Stützungsmaßnahmen vor allem in der ersten Jahreshälfte noch für ein hohes Marktwachstum, während sich die Pkw-Neuzulassungen in der zweiten Jahreshälfte dann mit dem Ende der Förderprogramme stark verringerten. Von den großen westeuropäischen Automobilmärkten verzeichneten Spanien und Großbritannien 2010 nach deutlichen Rückgängen im Vorjahr wieder leichte Zuwächse um 3,0 bzw. 1,8 Prozent. Dagegen musste der Pkw-Markt in Italien einen hohen Verlust von 9,2 Prozent verbuchen. Der französische Automobilmarkt war mit einem Minus von 2,6 Prozent ebenfalls rückläufig.
In den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas entwickelte sich 2010 die Automobilnachfrage unverändert schwach. Eine Ausnahme bildete der russische Pkw-Markt, der aufgrund staatlicher Förderungen beim Fahrzeugkauf aus lokaler Fertigung gegenüber dem Vorjahreswert um 29,0 Prozent auf 1,8 (1,4) Mio. Pkw zulegte.
Die konjunkturelle Erholung in den Vereinigten Staaten sorgte auch für eine Belebung des Automobilmarkts. So legten die Fahrzeugverkäufe nach den starken Absatzeinbußen in den Vorjahren wieder zu und verzeichneten 2010 ein Wachstum von 11,1 Prozent auf 11,6 (10,4) Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.
In Lateinamerika erzielte der brasilianische Automobilmarkt mit einem Zuwachs um 6,9 Prozent auf 2,6 (2,5) Mio. verkaufte Fahrzeuge eine neue Bestmarke. Mit einem Plus von 27,6 Prozent auf 0,5 (0,4) Mio. Pkw lag der Automobilmarkt in Argentinien ebenfalls auf Rekordniveau.
In der Region Asien-Pazifik hat sich die Wachstumsgeschwindigkeit 2010 gegenüber dem bereits dynamischen Vorjahr nochmals erhöht. So nahm dort das Absatzvolumen um 24,0 Prozent auf insgesamt 22,1 (17,8) Mio. Pkw zu. Dafür verantwortlich war insbesondere der chinesische Pkw-Markt, der – unterstützt durch staatliche Fördermaßnahmen – um 35,1 Prozent auf 11,5 (8,5) Mio. Automobile anstieg. Auch der Automobilmarkt in Indien expandierte mit einem Plus von 29,8 Prozent auf 2,2 (1,7) Mio. Pkw ähnlich stark. Steuervergünstigungen und die Gewährung einer Umweltprämie sorgten in Japan im Berichtszeitraum für ein Marktwachstum um 7,4 Prozent auf 4,2 (3,9) Mio. Pkw-Neuzulassungen.

Automobilmarkt Deutschland

Der deutsche Pkw-Markt erlebte 2010 einen starken Einbruch um 23,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr, das aufgrund der Gewährung der Umweltprämie ein außergewöhnlich hohes Wachstum verzeichnet hatte. Mit 2,9 Mio. Fahrzeugen lagen die Pkw-Neuzulassungen dabei auf dem niedrigsten Stand seit der deutschen Wiedervereinigung. Vor allem die Hersteller von Kleinwagen und Fahrzeugen der Kompaktklasse, die 2009 in hohem Maße von der Umweltprämie für Privatkäufer profitiert hatten, büßten im Berichtsjahr stark an Absatzvolumen ein. Dagegen entwickelte sich das Premiumsegment weitgehend stabil, sodass die Anbieter von Premiumfahrzeugen ihre Marktanteile wieder steigern konnten.
Der Dieselanteil an den Gesamtzulassungen erhöhte sich 2010 gegenüber dem Vorjahr um 11,2 Prozentpunkte auf 41,9 Prozent und näherte sich damit wieder dem langjährigen Niveau an. 2009 hatte der starke Anstieg der Pkw-Käufe von Privatkunden, die zumeist Benzinmodelle nachgefragt hatten, vorübergehend zu einer Verringerung des Dieselanteils geführt.
Mit der weltweiten Erholung der Automobilnachfrage verbesserte sich die Exportsituation der deutschen Automobilhersteller gegenüber dem schwachen Vorjahr deutlich. So erhöhten sich die deutschen Pkw-Ausfuhren 2010 auf 4,2 Mio. Einheiten – ein Zuwachs um 23,7 Prozent. Die wichtigste Absatzregion für die deutschen Pkw-Hersteller bildeten wie in den Vorjahren die Länder Westeuropas, in die insgesamt 2,2 Mio. Pkw (+7,5 Prozent) exportiert wurden. Mit einem Plus von 44,4 Prozent auf 0,5 Mio. Fahrzeuge entwickelten sich auch die Ausfuhren in die Vereinigten Staaten sehr positiv. Wesentlicher Träger des deutschen Exportwachstums war der chinesische Pkw-Markt.
Die kräftige Auslandsnachfrage sorgte im Berichtszeitraum für einen Anstieg der Inlandsproduktion der deutschen Automobilhersteller. So übertraf das Produktionsvolumen mit 5,6 Mio. Pkw den Vorjahreswert um 11,8 Prozent und erreichte damit annähernd das Vorkrisenniveau von 2007. Auch die deutsche Pkw-Auslandsproduktion konnte mit 6,1 Mio. Einheiten um 25,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr zulegen.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
141 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143 Forschung und Entwicklung
147 Beschaffung
148 Produktion
150 Vertrieb und Auslieferungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Gesamteinschätzung der Unternehmensleitung

Im Umfeld der unerwartet schnellen Erholung der Weltwirtschaft von den Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise und des damit verbundenen Aufschwungs auf zahlreichen Automobilmärkten agierte der Audi Konzern im vergangenen Geschäftsjahr sehr erfolgreich.
So erzielte der Audi Konzern mit 1.092.411 verkauften Audi Modellen das bislang höchste Auslieferungsniveau der Unternehmensgeschichte. Neben der positiven Entwicklung der Gesamtmarktnachfrage ist das deutliche Wachstum der Auslieferungen um 15,0 Prozent vor allem auf das attraktive Produktportfolio zurückzuführen, das erneut um zahlreiche sportliche und effiziente Modelle erweitert wurde.
Einmal mehr zahlte sich darüber hinaus die langfristig orientierte Unternehmenspolitik aus, die auf eine stetige Verbesserung von Prozessen und Kostenstrukturen entlang der gesamten Wertschöpfungskette und damit auf die nachhaltige Optimierung der Produktivität abzielt.
Der Erfolg des Unternehmens spiegelte sich im Jahr 2010 im Operativen Ergebnis von 3.340 Mio. EUR und einer Operativen Umsatzrendite von 9,4 Prozent wider. Mit diesen hervorragenden Finanzkenngrößen gehörte der Audi Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr zu den ertragsstärksten Unternehmen der weltweiten Automobilindustrie.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Über das Leitbild „Vorsprung durch Technik“ ist die Entwicklung fortschrittlicher Technologiekonzepte fest mit der Marke Audi verankert. Somit hat das Unternehmen auch im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Vielzahl an Innovationen zur Serienreife entwickelt.
Im Bereich der Forschung und Entwicklung des Audi Konzerns waren dabei 2010 im Jahresdurchschnitt 6.987 (6.599) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. 6.365 (6.308) entfielen davon auf die AUDI AG, 134 (126) auf die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), 187 (165) auf die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant’Agata Bolognese (Italien), sowie 274 auf die Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien).

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSAUFWAND

in Mio. EUR	2010	2009
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**1.901**	1.569
Abschreibungen/Zuschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	**567**	480
Gesamt	**2.469**	2.050

Download

Technische Innovationen

30 Jahre quattro

Die quattro Technologie der Marke Audi feierte im Jahr 2010 ihr 30-jähriges Jubiläum. Seit der Vorstellung des ersten Audi quattro im Jahr 1980 hat das Unternehmen rund 3.700.000 Fahrzeuge mit dem permanenten Allradantrieb produziert.
Durch die Verteilung der Antriebskräfte auf alle vier Räder kann ein Fahrzeug mit quattro Antrieb an jedem Rad mehr Seitenführungskraft aufbauen als mit Heck- oder Frontantrieb und überzeugt dadurch mit höherer Traktion und überlegenerem Kurvenverhalten. Der Begriff quattro steht dabei neben technischer Kompetenz auch für Emotion sowie ein dynamisches Fahrgefühl und schafft somit die Verbindung sportlicher Höchstleistungen mit einem hohen Maß an Alltagstauglichkeit.
In den vergangenen 30 Jahren hat die Marke Audi ihre Technologieführerschaft beim Allradantrieb kontinuierlich ausgebaut. So präsentierte das Unternehmen auf dem Genfer Automobilsalon 2010 eine weitere Evolutionsstufe – den quattro Antrieb mit Kronenrad-Mittendifferenzial und radselektiver Momentensteuerung. Die Technologie, die erstmals im RS 5 Coupé eingesetzt wird, ist dabei noch effizienter, leistungsfähiger und präziser.

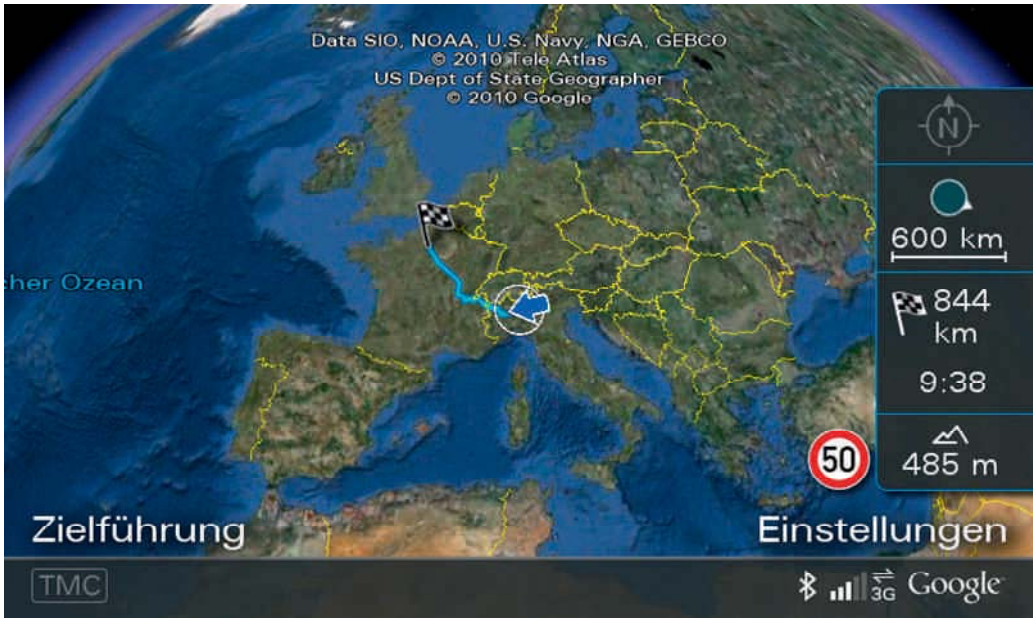
2.5 TFSI-Motor ist „International Engine of the Year“

Im vergangenen Geschäftsjahr wählte eine internationale Jury von 71 anerkannten Fachjournalisten den 2.5 TFSI-Motor zum „International Engine of the Year“ (23.6.2010). Damit geht die TFSI-Technologie der Marke Audi bereits zum sechsten Mal in Folge als Klassensieger aus dem renommierten Wettbewerb hervor. Der Motor ist mit FSI-Direkteinspritzung und Turboaufladung ausgestattet und bündelt damit wichtige Kerntechnologien der Marke Audi. Sein Debüt feierte das Aggregat bereits im Sommer 2009 als kraftvoller Fünfzylinder im TT RS – und knüpfte damit an eine lange Audi Tradition an, die auf die 1980er Jahre zurückgeht, als starke Fünfzylinder-Motoren die Rennwagen der Marke Audi an die Spitze des Wettbewerbs brachten. Auch der ab 2011 erhältliche RS 3 Sportback wird mit dem preisgekrönten Motor ausgestattet sein.

Audi wegweisend im Bereich Connectivity

Mit den 2010 eingeführten Modellen A8 und A7 Sportback sowie im neuen A6 bietet die Marke Audi in Kombination mit dem optionalen „Bluetooth-Autotelefon online“ auf Wunsch einen WLAN-Hotspot für drahtlosen Internetzugang an Bord an. So können sich die Fondpassagiere über ein im Fahrzeug integriertes UMTS-Modul mit bis zu acht mobilen Endgeräten gleichzeitig mit dem Internet verbinden. Eine Verschlüsselung durch den WPA2-Standard sorgt für die erforderliche Sicherheit der Datenübertragung.
Weltweit erstmalig wurde außerdem der Service Google Earth in einem automobilen Navigationssystem eingesetzt. Im Audi Multi Media Interface (MMI) Navigationssystem plus werden dabei Google-Earth-Bilder und ein dreidimensionales Geländemodell mit dem Straßennetz aus der Navigationsdatenbank kombiniert. Der Anwender hat zudem die Möglichkeit, mit Google direkt vom MMI aus online und per Freitexteingabe nach Orten zu suchen – die Ergebnisse können anschließend direkt für die Routenberechnung verwendet werden.

EINBINDUNG VON GOOGLE EARTH IM MMI NAVIGATIONSSYSTEM PLUS



Die Marken Google und Audi, die ihre Onlinedienste bereits im Januar 2006 als Prototyp vorstellten, wurden im Juni 2010 bei den Telematics Awards als Sieger für das Ergebnis ihrer Zusammenarbeit in der Kategorie „Best Embedded Telematics Navigation Product“ ausgezeichnet (7.6.2010). Mit dem neuen Audi A6 wird das Portfolio der mobilen Onlinedienste um eine sprachgesteuerte Onlinesuche sowie um die Funktion „Audi Verkehrsinformation online“ ergänzt. Diese berücksichtigt den aktuellen Verkehrsfluss, wodurch eine wesentlich genauere und mit einem verständlichen Farbkonzept darstellbare Routenführung auf Autobahnen, Bundesstraßen sowie wichtigen Nebenstraßen ermöglicht wird. Im Laufe des Jahres 2011 werden diese Neuheiten auch in den Modellen A7 Sportback und A8 erhältlich sein.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
141 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143 Forschung und Entwicklung
147 Beschaffung
148 Produktion
150 Vertrieb und Auslieferungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Zylindermanagement zur Effizienzsteigerung

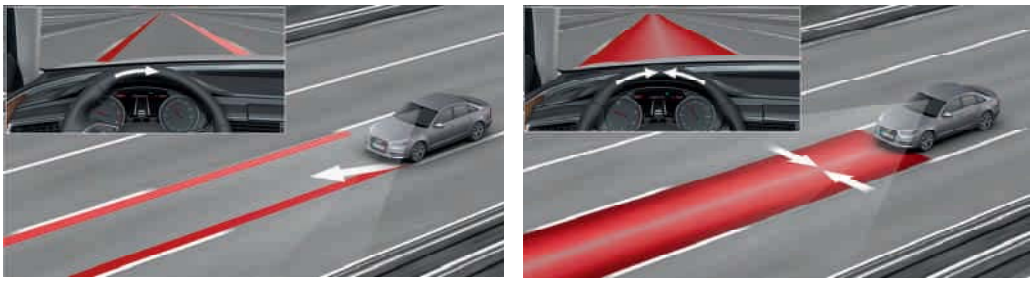
Mit dem Zylindermanagement haben Audi Ingenieure eine Lösung für die Problemstellung entwickelt, dass großvolumige und leistungsstarke Motoren im normalen Fahrbetrieb überwiegend in einer unteren und mittleren Teillast betrieben werden, was einen hohen spezifischen Kraftstoffverbrauch bzw. hohe CO_2-Emissionen zur Folge hat. Eine Abschaltung mehrerer Zylinder – beispielsweise von vier Zylindern in einem Achtzylinder-TFSI-Motor – bewirkt dabei, dass die restlichen Zylinder mit einem besseren Wirkungsgrad arbeiten, was wiederum zu einer höheren Effizienz führt. Der Umschaltvorgang ist für den Kunden nicht spürbar. Durch den Einsatz von aktiven Motorlagern und der Active Noise Cancellation ANC bewegen sich Komfort und Akustik auch im Vierzylinderbetrieb auf einem hervorragenden Niveau. Das Zylindermanagement wird ab Herbst 2011 in den neuen, aufgeladenen Achtzylinder-Ottomotoren der Marke Audi eingesetzt.

Innovationen für die Sicherheit

Audi active lane assist

Eine Weiterentwicklung des Audi lane assist stellt das Fahrerassistenzsystem Audi active lane assist dar, das 2010 erstmalig im Audi A7 Sportback eingeführt wurde. Das System unterstützt den Fahrer durch sanfte Lenkeingriffe aktiv bei der Spurhaltung und sorgt somit insbesondere auf Autobahnen und gut ausgebauten Landstraßen für mehr Fahrkomfort. Wenn das aktivierte System Fahrbahnmarkierungen erkennt und der Fahrer mit einer Geschwindigkeit von mindestens 65 km/h fährt, greift der Audi active lane assist kurz vor dem Verlassen der Fahrspur in Form sanfter Lenkeingriffe am Lenkrad ein und das unbeabsichtigte Spurverlassen wird gegebenenfalls verhindert. Wünscht sich der Fahrer eine noch weitergehende Assistenz, kann der Audi active lane assist auch kontinuierlich dabei unterstützen, das Fahrzeug komfortabel in der Fahrspurmitte zu führen. Der Fahrer bleibt auch während der intuitiven Unterstützung des Audi active lane assist in der Verantwortung.

FUNKTIONSWEISE AUDI ACTIVE LANE ASSIST



Der Audi active lane assist kann entweder kurz vor dem Verlassen der Fahrspur eingreifen (Abb. links) oder kontinuierlich bei der Spurhaltung unterstützen (Abb. rechts).

„Euro NCAP Advanced“-Siegel für A4 mit Audi side assist

Im Oktober 2010 verlieh der renommierte europäische Fahrzeugsicherheitstester „European New Car Assessment Programme“ (Euro NCAP) das „Euro NCAP Advanced“-Siegel für den A4 mit Audi side assist (1.10.2010). Der Spurwechselassistent arbeitet ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h mithilfe zweier Radarsensoren im Heck, die den Verkehr hinter dem Fahrzeug beobachten. Sobald dort ein anderes Fahrzeug erkannt wird, registrieren diese den Abstand und die Geschwindigkeit, mit der es sich nähert. Der Fahrer wird durch das Aufleuchten einer im Seitenspiegel angebrachten Warnlampe informiert, wenn ein erkanntes Fahrzeug bei einem Spurwechsel als kritisch eingeschätzt wird. Falls der Fahrer dennoch den Blinker setzt, wechselt der Audi side assist in den Warnmodus – die gelbe LED-Anzeige wird heller und blinkt mit hoher Frequenz. Die begehrte Auszeichnung bestätigt den Ansatz der Marke Audi, Komfort und Sicherheit durch aktive Fahrerassistenzsysteme zu erhöhen.

Audi A1 erfolgreich im Euro NCAP Crash-Test

Das Euro NCAP Konsortium, das die Crash-Eigenschaften von neuen Fahrzeugen prüft, bescheinigte dem Audi A1 im Jahr 2010 eine hervorragende Crash-Sicherheit und verlieh dem Modell damit die Bestnote von fünf Sternen (24.11.2010). Dabei überzeugte das Fahrzeug die Tester hinsichtlich der Sicherheit von Fahrer und Beifahrer bei Front-, Heck- und Seitenaufprall sowie in der Kategorie Kinderschutz. Durch den serienmäßigen Einsatz des Stabilisierungsprogramms ESP mit elektronischer Quersperre wird die Fahrsicherheit des Audi A1 weiter erhöht.

Elektromobilität

Elektromobilität bei Audi

Der Audi Konzern geht davon aus, dass die Elektromobilität neben effizienten Verbrennungsmotoren und Hybridantrieben (vgl. „Produktbezogene Umweltaspekte“, S. 167 ff.) in der Zukunft eine entscheidende Rolle einnehmen wird. Das Unternehmen verfolgt dabei weiterhin den ganzheitlichen Ansatz, alle Systeme und Komponenten aufeinander abzustimmen, um das volle Potenzial des Elektroantriebs zu nutzen.
Um das Ziel zu erreichen, mit der Marke Audi langfristig der führende Premiumhersteller von Elektrofahrzeugen zu werden, arbeitete der Audi Konzern auch im abgelaufenen Geschäftsjahr intensiv an der Entwicklung des Elektroantriebs. So nahm das Unternehmen 2010 am Standort Ingolstadt ein neues Entwicklungs- und Prüfzentrum für elektrifizierte Antriebe in Betrieb, in das in den vergangenen beiden Jahren rund 65 Mio. EUR investiert wurden und in dem die Themen Antrieb, Batterie und Leistungselektronik weiter vorangetrieben werden. Die räumliche Zusammenführung soll dabei eine stark vernetzte Arbeitsweise und somit schnelle Wege sowie effiziente Lösungen ermöglichen.

Audi e-tron

Nachdem die Marke Audi im Herbst 2009 mit dem Audi e-tron das erste Showcar mit elektrischem Antrieb vorstellte, folgten im Laufe des Jahres 2010 gleich drei weitere Elektrostudien. Der Name e-tron soll dabei – ähnlich dem Begriff quattro, der die allradgetriebenen Audi Fahrzeuge bezeichnet – als Markenname für alle elektrisch betriebenen Audi Modelle stehen.
Das Detroit-Showcar Audi e-tron, das von zwei an der Hinterachse angebrachten Elektromotoren angetrieben wird, wurde bereits zu Jahresbeginn auf der Detroit Auto Show präsentiert. Der vorwiegend für den Stadtverkehr konzipierte A1 e-tron wurde auf dem Genfer Automobilsalon im Frühjahr gezeigt. Das Showcar fährt ausschließlich mit Elektroantrieb, hat allerdings zusätzlich zum Elektromotor einen Wankelmotor an Bord, der bei Bedarf die Batterie nachladen und somit die Reichweite erhöhen kann. Zuletzt stellte das Unternehmen auf dem Automobilsalon in Paris den Audi e-tron Spyder vor, einen offenen Sportwagen mit Plug-in-Hybridantrieb, der sowohl über einen 3.0 TDI-Motor als auch über zwei Elektromotoren verfügt.

AUDI E-TRON STUDIEN

Der Audi A1 e-tron wurde bereits bei dem im Juni 2010 verliehenen „e-car-award“ der Fachzeitschrift AUTO TEST von mehr als 36.000 Lesern zum Sieger gekürt (Ausgabe 8/2010, S. 64 ff.). Ein Audi e-tron Technikträger auf Basis des R8 setzte sich im Sommer 2010 bei einer ersten Rallyeteilnahme an der „Silvretta E-Auto Rallye Montafon 2010“ gegen 23 andere Elektrofahrzeuge durch und belegte somit den ersten Platz.

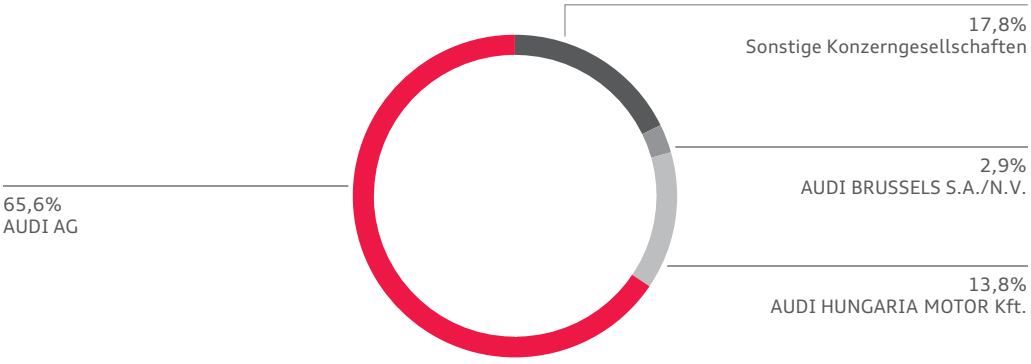
Audi engagiert sich für Rahmenbedingungen der Elektromobilität

Der Aufbau einer funktionierenden Infrastruktur ist eine entscheidende Voraussetzung für die Umsetzung der Elektromobilitätskonzepte.
So beteiligt sich die AUDI AG aktiv an der im Mai 2010 gestarteten Initiative „Nationale Plattform Elektromobilität“, mit der sich die deutsche Politik zum Ziel gesetzt hat, einen Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln. Michael Dick, Mitglied des Vorstands der AUDI AG, zuständig für den Geschäftsbereich Technische Entwicklung, hat innerhalb der Initiative den Vorsitz der Arbeitsgruppe „Normung, Standardisierung und Zertifizierung“ übernommen. Diese hat bereits eine „Deutsche Normungs-Roadmap Elektromobilität“ erstellt, in der sowohl erforderliche Rahmenbedingungen identifiziert als auch konkrete Handlungsempfehlungen gegeben werden.
Darüber hinaus unterstützt die AUDI AG gemeinsam mit weiteren deutschen Automobilherstellern ein modulares Stecksystem zum Laden von Elektrofahrzeugen. So soll ein global einheitlicher Standard geschaffen werden, der sicherstellt, dass die Kunden unabhängig von Fahrzeughersteller und Energieanbieter einen einfachen Zugang zum Stromnetz haben.
Einen weiteren Vorstoß stellt der im Herbst 2010 gestartete und vom Bundesverkehrsministerium geförderte A1 e-tron Flottenversuch „eflott“ dar. Das Projekt in der Modellregion München, an dem sich neben der AUDI AG die Technische Universität München sowie die Energieanbieter E.ON und Stadtwerke München beteiligen, beschäftigt sich unter anderem mit der Datenübertragung zwischen Fahrer, Fahrzeug und Stromtankstelle. Die Marke Audi beabsichtigt dabei insbesondere, mehr über das Verhalten und die Erwartungen der Kunden im Umgang mit Elektrofahrzeugen zu erfahren. Bis Mitte 2011 sollen die ersten A1 e-tron Modelle in der Region auf die Straße kommen und rund 200 neue Ladestationen errichtet werden.
In einer ganzheitlichen Betrachtung der Energiebilanz engagiert sich das Unternehmen darüber hinaus in Projekten zur Gewinnung erneuerbarer Energien. So ging die AUDI AG im Jahr 2010 eine Partnerschaft mit der Industrieinitiative Dii GmbH, München, ein, deren langfristiges Ziel die Umsetzung der DESERTEC-Vision ist. Diese Vision beschreibt die Perspektiven der Energieversorgung mit Sonnen- und Windenergie aus den Wüsten für Europa, den Nahen Osten und Nordafrika.

BESCHAFFUNG

Die langfristige Zusammenarbeit mit den weltweit leistungsfähigsten Zulieferern stellt eines der Kernziele der Beschaffung im Audi Konzern dar. Neben der Gesamtwirtschaftlichkeit werden die Lieferanten dabei nach weiteren Faktoren wie Zuverlässigkeit, Innovation und Qualität ausgewählt. Zur optimalen Nutzung von Synergiepotenzialen erfolgt der Auswahlprozess in enger Kooperation mit der Volkswagen Konzernbeschaffung.
Im Geschäftsjahr 2010 lag der Materialaufwand des Audi Konzerns bei insgesamt 21.802 (18.512) Mio. EUR. Darin sind alle Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Leistungen enthalten.

VERTEILUNG DES KONSOLIDIERTEN MATERIALAUFWANDS NACH KONZERNGESELLSCHAFTEN



Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
141 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143 Forschung und Entwicklung
147 Beschaffung
148 Produktion
150 Vertrieb und Auslieferungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Die Beschaffung wird infolge der stetigen Erweiterung des Audi Produktportfolios auch in Zukunft weiter an strategischer Bedeutung gewinnen. Im Zuge dessen wird die Zusammenarbeit mit der Zulieferindustrie kontinuierlich intensiviert. So werden durch deren Einbindung in die Produktentwicklung schon frühzeitig gemeinsame Lösungen definiert, die beispielsweise den Materialverbrauch reduzieren können. Neben Kosteneinsparungen werden dabei auch nicht ökonomische Aspekte, wie etwa die Verwendung wiederverwertbarer Materialien, berücksichtigt.
Für eine reibungslose Versorgung des Produktionsnetzwerks des Audi Konzerns sind Transparenz in der Lieferkette und eine enge und effiziente Kooperation zwischen der Beschaffung und den direkten Lieferanten von zentraler Bedeutung. Mit dem wachsenden Produktportfolio der Marke Audi ist die Beschaffung gefordert, bei stetig steigender Modell- und Ausstattungsvielfalt die Liefertreue und -qualität der Kaufteile zu gewährleisten. Zuverlässigkeit ist daher ein Grundpfeiler der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der Beschaffung des Audi Konzerns und ihren zahlreichen Lieferanten und Dienstleistern.
Potenzielle Partner können ihr Leistungsspektrum und ihre Innovationskraft auf „TechShows“, die gemeinsam von der Technischen Entwicklung und der Beschaffung des Audi Konzerns durchgeführt werden, unter Beweis stellen. Das Unternehmen organisiert darüber hinaus Veranstaltungen für Lieferanten, die den informellen Austausch und die Vernetzung zum Ziel haben. Der Audi Konzern nutzt zudem in Kooperation mit dem Volkswagen Konzern eine webbasierte B2B-Lieferantenplattform, die die Effizienz des Beschaffungsprozesses durch eine schnelle Kommunikation für alle Teilnehmer erhöht.

PRODUKTION

Im Geschäftsjahr 2010 steigerte der Audi Konzern die Automobilproduktion infolge der positiven Marktentwicklung und dank zahlreicher Produkteinführungen deutlich auf den Rekordwert von 1.150.018 (932.260) Fahrzeugen. Dabei wurden 1.148.791 (931.007) Modelle der Premiummarke Audi sowie 1.227 (1.253) Supersportwagen der Marke Lamborghini gefertigt.

FAHRZEUGPRODUKTION NACH MODELLEN

	2010	2009
Audi A1	**51.937**	226
Audi A3	**35.126**	43.641
Audi A3 Sportback	**151.486**	153.074
Audi A3 Cabriolet	**12.309**	9.782
Audi Q3	**108**	24
Audi TT Coupé	**20.413**	18.010
Audi TT Roadster	**5.804**	4.811
Audi A4 Limousine	**190.884**	163.897
Audi A4 Avant	**109.474**	111.283
Audi A4 allroad quattro	**10.788**	9.291
Audi A4 Cabriolet	**–**	2.409
Audi A5 Sportback	**49.803**	20.613
Audi A5 Coupé	**40.213**	48.858
Audi A5 Cabriolet	**20.924**	15.388
Audi Q5	**155.052**	109.117
Audi A6 Limousine	**166.455**	139.704
Audi A6 Avant	**40.279**	37.895
Audi A6 allroad quattro	**5.551**	4.104
Audi A7 Sportback	**8.496**	251
Audi Q7	**47.769**	27.929
Audi A8	**22.435**	8.599
Audi R8 Coupé	**1.610**	2.024
Audi R8 Spyder	**1.875**	77
Gesamt Marke Audi	**1.148.791**	931.007
Lamborghini Gallardo	**1.064**	922
Lamborghini Murciélago [1)]	**163**	331
Gesamt Marke Lamborghini	**1.227**	1.253
Gesamt Konzern	**1.150.018**	932.260

Download

1) inkl. Murciélago-Nachfolger

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
141 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143 Forschung und Entwicklung
147 Beschaffung
148 Produktion
150 Vertrieb und Auslieferungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Am Konzernsitz Ingolstadt stellte das Unternehmen im letzten Geschäftsjahr insgesamt 553.010 (514.493) Fahrzeuge her und übertraf damit das Vorjahresniveau deutlich. Das gesteigerte Produktionsvolumen lag insbesondere in der hohen Nachfrage nach den Baureihen Audi A4, A5 und Q5 begründet. Darüber hinaus wurden 105.341 (51.665) Teilesätze für die CKD-Fertigung im Werk Changchun (China) sowie im indischen Aurangabad produziert. So lag das Gesamtproduktionsvolumen im Werk Ingolstadt bei 658.351 (566.158) Einheiten.
Auch die Anzahl der in Neckarsulm gefertigten Fahrzeuge stieg deutlich auf 216.322 (177.820) Einheiten. Zudem hat das Werk Neckarsulm 118.761 (100.276) Teilesätze für die CKD-Fertigung in China und Indien hergestellt. Mit dem erfolgreichen Start der Serienproduktion der neuen Generation des Audi A8 und des Audi A8 L sowie der neuen Modelle Audi R8 Spyder und Audi A7 Sportback stand das Jahr 2010 in Neckarsulm ganz im Zeichen bedeutender Produktanläufe. Die neue Generation des Audi A6 wird seit Dezember 2010 ebenfalls in Neckarsulm hergestellt. Insgesamt produzierte der Neckarsulmer Standort 335.083 (278.096) Einheiten.
Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. produzierte am ungarischen Standort Győr insgesamt 38.541 (32.603) Fahrzeuge. Dabei wurden 26.217 (22.821) Modelle der TT Baureihe hergestellt sowie im Verbund mit dem Werk Ingolstadt 12.309 (9.782) Audi A3 Cabriolet im Auftrag der AUDI AG gebaut. Seit Kurzem wird in Győr darüber hinaus das Modell RS 3 Sportback produziert.
Bei der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), stand im Jahr 2010 der Anlauf des Audi A1 im Mittelpunkt, von dem im ersten Produktionsjahr bereits 51.937 Modelle gefertigt wurden. Darüber hinaus rollten am belgischen Standort 17.002 (23.562) Fahrzeuge der Baureihe A3 vom Band – die Produktion dieses Modells lief am Standort Brüssel im Mai 2010 aus, um die notwendigen Kapazitäten für die Serienfertigung des A1 zu schaffen.

MOTORENPRODUKTION

	2010	2009
Audi Konzern	**1.648.193**	1.384.240
davon AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**1.648.030**	1.383.909
davon Automobili Lamborghini S.p.A.	**163**	331

Download

Im vergangenen Geschäftsjahr steigerte der Audi Konzern die Motorenproduktion auf 1.648.193 (1.384.240) Aggregate. Der Dieselmotorenanteil von 44,7 (42,7) Prozent unterstreicht dabei weiterhin die hohe Kompetenz des Unternehmens auf dem Gebiet der TDI-Technologie.
Die Konzerntochter AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), stellte 2010 insgesamt 1.648.030 (1.383.909) Motoren her, von denen 812.176 (698.133) Einheiten an Gesellschaften des Audi Konzerns, 682.856 (560.954) an andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie 114.168 (102.131) an Dritte geliefert wurden.
Darüber hinaus fertigte die Automobili Lamborghini S.p.A. in Sant'Agata Bolognese (Italien) 163 (331) Zwölfzylinder-Motoren.

Investitionen in Produktionsstandorte

Um den Wachstumskurs fortzusetzen und die Ziele der Strategie 2020 erreichen zu können, schafft der Audi Konzern insbesondere mit kontinuierlichen Investitionen in seine Produktionsstandorte die notwendigen Kapazitäten.
So gab das Unternehmen den Ausbau des Standorts in Győr bekannt. Die Fahrzeugfertigung wird dabei in Zukunft zusätzlich zur Montage auch einen Karosseriebau und eine Lackiererei umfassen. Darüber hinaus soll ab 2013 ein weiteres A3 Derivat in Győr produziert werden, für das eine Produktionsdrehscheibe mit dem Standort Ingolstadt eingeführt wird. Der Audi Konzern plant, dass so pro Jahr insgesamt 125.000 Fahrzeuge vom Band rollen können. Auch der Werkzeugbau des ungarischen Werks soll 2011 ausgebaut werden.
Weiterhin führte der große Markterfolg des Audi A1 dazu, dass der Audi Konzern die Kapazität des Standorts in Brüssel für das Jahr 2011 um 20 Prozent auf 120.000 Einheiten erhöht. In Vorbereitung auf die exklusive Fertigung des A1 wurden bereits 300 Mio. EUR in das belgische Werk investiert. Für die Zukunft beabsichtigt das Unternehmen weitere Investitionen in Höhe von 270 Mio. EUR.
Mit der Produktion des Audi Q3 im spanischen Martorell wurde das Produktionsnetzwerk des Audi Konzerns um einen weiteren Standort innerhalb des Volkswagen Konzernverbunds ergänzt.

Zudem arbeitet das Unternehmen auch am Konzernsitz in Ingolstadt an der Erweiterung des Produktionsnetzwerks. Zum einen wurde im Berichtszeitraum die Erstellung des neuen A3 Karosseriebaus weiter vorangebracht. In der Halle sollen ab Mitte 2011 auf einer Gesamtfläche von etwa 50.000 Quadratmetern die ersten Fahrzeugkarosserien hergestellt werden. Dabei werden rund 800 Mitarbeiter beschäftigt und mehr als 700 Roboter eingesetzt sein. Die AUDI AG investiert insgesamt mehr als 300 Mio. EUR in die neue Produktionsstätte, von denen 200 Mio. EUR in die Anlagentechnik fließen. Darüber hinaus wurde ein neues Gebäude für den Werkzeugbau in Betrieb genommen.
Neben der Produktionserweiterung im Rahmen der fünf Neuanläufe wurde am Standort Neckarsulm im vergangenen Geschäftsjahr das Richtfest für ein neues Motorenprüfzentrum gefeiert, das bis 2012 fertiggestellt werden soll und in das insgesamt 90 Mio. EUR investiert werden. Zudem wurde bekannt gegeben, dass der Audi e-tron, der Ende 2012 in einer Kleinserie auf den Markt kommt, in Neckarsulm produziert wird.

Automotive Lean Production Award
Im September 2010 gewann die AUDI AG wie im Vorjahr den begehrten „Automotive Lean Production Award“ (AUTOMOBIL PRODUKTION, Ausgabe 9/2010, S. 20 f.). Erstmals wurde in der Kategorie „Hersteller“ nicht nur ein einzelner Produktionsbereich, sondern eine gesamte Pkw-Fertigung ausgezeichnet – die der Modelle Audi A4, A5 und Q5 am Standort Ingolstadt.
Der Preis, bei dem die Verbesserung der Produktionsabläufe im Mittelpunkt steht, wurde zum fünften Mal gemeinsam von der Fachzeitschrift AUTOMOBIL PRODUKTION und der Unternehmensberatung Agamus Consult verliehen. Am Wettbewerb nahmen mehr als 60 Unternehmen in fünf Kategorien teil.

VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN

Im abgelaufenen Geschäftsjahr profitierte der Audi Konzern dank seines jungen und attraktiven Produktportfolios und des breiten Angebots moderner und hocheffizienter Aggregate in vollem Umfang von der Erholung der globalen Automobilnachfrage. So steigerte das Unternehmen die weltweiten Auslieferungen an Kunden um 12,9 Prozent auf 1.293.453 (1.145.360) Fahrzeuge. Dabei legte die Kernmarke Audi mit einem Plus von 15,0 Prozent auf 1.092.411 (949.729) Automobile im Vergleich zum weltweiten Pkw-Marktwachstum überproportional zu und konnte so den Auslieferungsrekord des Jahres 2008 von gut einer Million Premiumfahrzeugen deutlich übertreffen.
Auch in bedeutenden Einzelmärkten erzielte die Marke mit den Vier Ringen neue Bestwerte bei den Fahrzeugauslieferungen. Wichtige Impulse lieferten insbesondere die Modelle A5 Sportback und Audi Q5, die sich einer großen Nachfrage erfreuten. Hinzu kamen der A1, der A7 Sportback und der A8, die im Berichtsjahr erfolgreich in die Märkte eingeführt wurden.
Auf dem deutschen Heimatmarkt, der 2010 mit dem Auslaufen der Umweltprämie um 23,4 Prozent einbrach, konnte die Marke Audi das Auslieferungsvolumen mit 229.157 (228.844) Audi Fahrzeugen auf dem Vorjahresniveau stabilisieren. Der Marktanteil erhöhte sich damit von 6,2 auf 7,8 Prozent.
Die Marke Audi steigerte im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Auslieferungen auf nahezu allen westeuropäischen Auslandsmärkten. So wurden in Großbritannien 99.705 (90.513) Audi Fahrzeuge an Kunden übergeben, ein Anstieg um 10,2 Prozent. Auch in Frankreich und Italien erzielte die Marke Audi entgegen dem rückläufigen Markttrend eine Zunahme der Auslieferungen um 9,4 bzw. 5,5 Prozent. Insgesamt lieferte das Unternehmen in Westeuropa (ohne Deutschland) 382.748 (359.465) Audi Modelle aus, ein Plus von 6,5 Prozent, und behauptete damit die Marktführerschaft im Premiumsegment.

In Zentral- und Osteuropa erreichte die Marke Audi 2010 wieder einen Anstieg der Auslieferungen, nachdem sich das Unternehmen im Vorjahr den starken Gesamtmarktrückgängen nicht vollständig hatte entziehen können. So erhöhten sich auf dem russischen Pkw-Markt die Auslieferungen an Kunden um 23,3 Prozent auf 18.510 (15.009) Audi Fahrzeuge.
Ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr absolvierte die Marke Audi 2010 auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt. Mit einem Zuwachs um 22,9 Prozent auf den neuen Rekordwert von 101.629 (82.716) Fahrzeugen steigerte die Marke mit den Vier Ringen die Auslieferungen deutlich überproportional zum Gesamtmarkt. Die Marke Audi zählte somit zu den wachstumsstärksten Anbietern im Premiumsegment. Wichtige Impulse kamen dabei insbesondere vom Audi Q5, der sich in den USA einer hohen Beliebtheit erfreute.
Die Region Asien-Pazifik bildete im abgelaufenen Geschäftsjahr einen wichtigen Pfeiler der Wachstumsstrategie des Audi Konzerns. In China (inkl. Hongkong) setzte die Marke Audi das Wachstum im Berichtsjahr unvermindert fort und ist damit unangefochtener Marktführer im Premiumsegment. Mit einem Anstieg um 43,4 Prozent auf 227.938 (158.941) Fahrzeuge wurde dort erstmals die Marke von 200.000 verkauften Audi Modellen überschritten. Wichtige Grundlagen für den Erfolg bildeten insbesondere die speziell für den chinesischen Markt konzipierten Modelle Audi A4 L und A6 L mit langem Radstand sowie der stetige Ausbau des Händler- und Servicenetzes.
Auch in Japan befanden sich die Audi Auslieferungen 2010 in einem Aufwärtstrend. Mit 17.251 (15.854) Fahrzeugen wurden dort 8,8 Prozent mehr Audi Modelle an Kunden übergeben als im Jahr zuvor.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
141 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143 Forschung und Entwicklung
147 Beschaffung
148 Produktion
150 Vertrieb und Auslieferungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

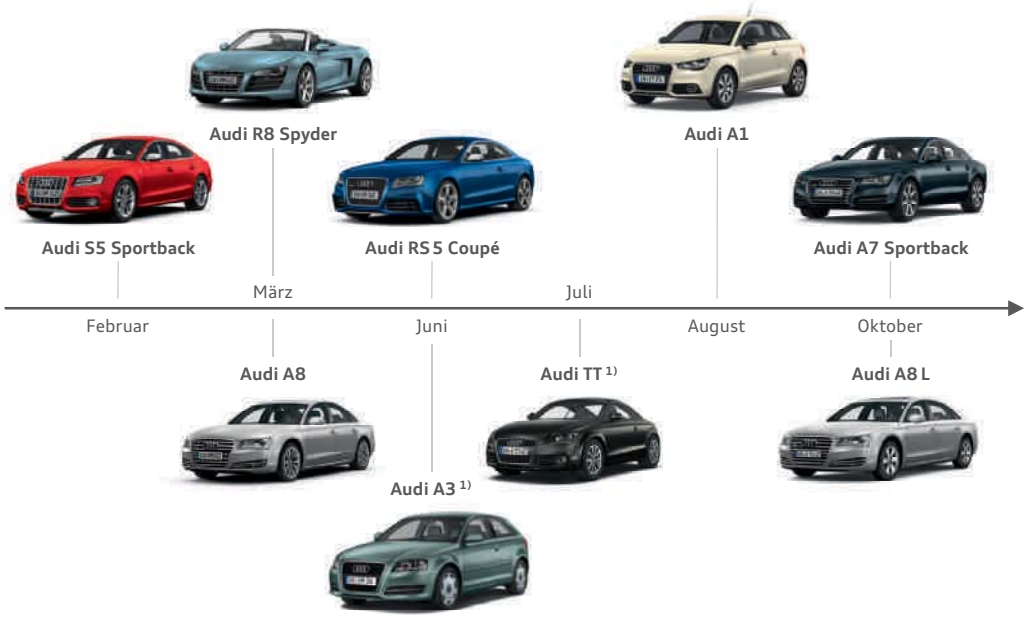
AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MODELLEN

	2010	2009
Audi A1	**27.898**	116
Audi A3	**37.322**	45.146
Audi A3 Sportback	**154.574**	150.684
Audi A3 Cabriolet	**12.429**	12.987
Audi TT Coupé	**19.534**	20.770
Audi TT Roadster	**5.374**	6.209
Audi A4 Limousine	**180.125**	164.854
Audi A4 Avant	**110.297**	118.642
Audi A4 allroad quattro	**11.477**	7.162
Audi A4 Cabriolet	**161**	7.461
Audi A5 Sportback	**51.844**	10.021
Audi A5 Coupé	**41.365**	49.785
Audi A5 Cabriolet	**21.324**	10.937
Audi Q5	**147.088**	99.812
Audi A6 Limousine	**159.213**	149.079
Audi A6 Avant	**39.606**	40.154
Audi A6 allroad quattro	**5.490**	5.387
Audi A7 Sportback	**3.795**	140
Audi Q7	**43.251**	35.606
Audi A8	**17.039**	11.703
Audi R8 Coupé	**1.916**	2.985
Audi R8 Spyder	**1.250**	89
Interne Fahrzeuge vor Markteinführung	**39**	–
Gesamt Marke Audi	**1.092.411**	949.729
Lamborghini Gallardo	**1.052**	1.112
Lamborghini Murciélago	**250**	403
Gesamt Marke Lamborghini	**1.302**	1.515
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**199.740**	194.116
Gesamt Konzern	**1.293.453**	1.145.360

Download

Der Audi Konzern setzte seine Modelloffensive mit zahlreichen Neuvorstellungen fort.

NEUE MODELLE DER MARKE AUDI IM JAHR 2010



1) Produktaufwertung

Audi A1

Die Marke Audi startete 2010 mit dem neuen A1 sehr erfolgreich im Segment der kleinen Premiumkompaktfahrzeuge. So wurden seit der Markteinführung im August bis zum Jahresende bereits 27.898 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Der Audi A1 spricht vor allem eine junge, urbane und lifestyleorientierte Zielgruppe an und besticht durch sein emotionales Design und ein sportliches Fahrerlebnis. Darüber hinaus stehen den Kunden zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten beim Exterieur und Interieur sowie moderne Informations- und Kommunikationstechnologien zur Wahl.

Zur Markteinführung standen drei attraktive und effiziente Motorisierungen zur Verfügung – der 1.2 TFSI, der 1.4 TFSI sowie der 1.6 TDI. Alle Motorisierungen verfügen über Direkteinspritzung und Turboaufladung sowie ein Start-Stopp-System mit Bremsenergierückgewinnung. Dabei kombiniert der A1 als einziges Auto in diesem Segment ein Start-Stopp-System mit einem Automatikgetriebe.

Im September präsentierte die Marke mit den Vier Ringen darüber hinaus eine neue Topmotorisierung für die Baureihe. Das Modell verfügt über einen doppelt aufgeladenen 1.4 TFSI-Motor mit 136 kW (185 PS) Leistung, der zusammen mit dem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic für sportliches Handling sorgt. Zugleich beeindruckt der A1 1.4 TFSI (136 kW) mit wegweisender Effizienz – auf 100 Kilometer begnügt er sich im Durchschnitt mit 5,9 Litern Super Plus, was einem CO_2-Ausstoß von nur 139 g/km entspricht.

Audi A3

Im Frühsommer des vergangenen Jahres wurde die beliebte A3 Baureihe aufgewertet. Dabei wurde bei allen Modellen der Premiumcharakter sowohl im Interieur als auch im Exterieur mit neuen Details noch stärker herausgearbeitet. Im November präsentierte die Marke mit den Vier Ringen dann das neue Topmodell der A3 Baureihe – den Audi RS 3 Sportback. Das Fahrzeug verfügt über einen Fünfzylinder-Ottomotor mit Turboaufladung und Benzindirekteinspritzung. Aus 2,5 Litern Hubraum entwickelt das Aggregat eine Leistung von 250 kW (340 PS) und 450 Nm Drehmoment. Dabei liegt der durchschnittliche Verbrauch bei nur 9,1 Litern Super Plus pro 100 Kilometer und der CO_2-Ausstoß bei 212 g/km. Die 7-Gang S tronic und der permanente Allradantrieb quattro sorgen für hervorragende Kraftübertragung und Traktion.

Von der A3 Baureihe wurden im Berichtszeitraum insgesamt 204.325 (208.817) Fahrzeuge an Kunden übergeben.

Audi TT

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat das Unternehmen die Attraktivität der TT Baureihe nochmals gesteigert. So sind seit Juli 2010 die überarbeiteten Versionen der kompakten Sportwagenmodelle TT Coupé und TT Roadster verfügbar, bei denen das Design der aus Aluminium und Stahl bestehenden Karosserien weiterentwickelt und der Verbrauch gesenkt wurde. Als neue Motorisierung ist ein kraftvoller und effizienter 2.0 TFSI-Motor verfügbar, der das Coupé mit 155 kW (211 PS) Leistung und Handschaltgetriebe in 6,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt und durchschnittlich lediglich 6,6 Liter Superkraftstoff pro 100 Kilometer verbraucht, was einem CO_2-Ausstoß von 154 g/km entspricht.
Im Berichtszeitraum wurden von den Audi TT Modellen insgesamt 24.908 (26.979) Fahrzeuge ausgeliefert.

Audi A4

In der volumenstärksten Baureihe hat die Marke mit den Vier Ringen die Effizienz weiter verbessert. Dabei nutzen die neuen A4 Modelle die Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten wie beispielsweise Reifen mit geringerem Rollwiderstand, verbesserte Aerodynamik oder den Bordcomputer mit der Anzeige des verbrauchsoptimierten Gangwechsels. So liegt der Verbrauch des A4 2.0 TDI mit 100 kW (136 PS) Leistung im Durchschnitt bei nur 4,4 Litern Dieselkraftstoff – der CO_2-Ausstoß bei vorbildlichen 115 g/km.
Von der beliebten A4 Baureihe wurden 2010 insgesamt 302.060 (298.119) Fahrzeuge an Kunden übergeben.

Audi A5

Die A5 Baureihe wurde 2010 mit dem S5 Sportback und dem RS 5 Coupé um zwei Modelle erweitert, die sich durch besondere Sportlichkeit auszeichnen. Von Jahresbeginn an war der S5 Sportback erhältlich, der mit dem kraftvollen 3.0 TFSI-Motor mit 245 kW (333 PS) Leistung sowie serienmäßiger 7-Gang S tronic und permanentem Allradantrieb quattro ausgestattet ist. Das Fahrzeug besticht mit einem für seine Leistungsklasse geringen Verbrauch von durchschnittlich 9,4 Litern Superkraftstoff pro 100 Kilometer und einem kombinierten CO_2-Ausstoß von 219 g/km.
Seit Juni 2010 wurde das Hochleistungsmodell Audi RS 5 Coupé ausgeliefert, das mit dynamischer und kraftvoller Eleganz überzeugt. Das Modell verfügt über einen hochdrehenden 4.2 FSI-Motor, der das Fahrzeug dank seiner Leistung von 331 kW (450 PS) in 4,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt. Dabei sorgt der permanente Allradantrieb quattro der neuesten Generation für hervorragende Traktion und Agilität.
Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die A5 Baureihe erneut stark nachgefragt. So wurden 2010 insgesamt 114.533 (70.743) Audi Modelle an Kunden übergeben, ein Zuwachs um 61,9 Prozent.

Audi Q5

Das Mittelklasse-SUV Audi Q5 erfreute sich dank seiner Sportlichkeit und Vielseitigkeit im abgelaufenen Geschäftsjahr einer weiter gestiegenen Beliebtheit. So erreichte der Q5 mit 147.088 (99.812) Auslieferungen an Kunden einen Zuwachs um 47,4 Prozent und hat sich damit seit der Markteinführung im Herbst 2008 zu einer volumenstarken Baureihe entwickelt.
Im März wurde auf dem Automobilsalon in Genf der Audi Q5 hybrid quattro vorgestellt. Das Modell verfügt über einen 2.0 TFSI-Motor mit 155 kW (211 PS) Leistung und einen Elektromotor mit 40 kW (54 PS) Leistung. Als echter Vollhybrid kann der Q5 hybrid quattro allein mit Verbrennungsmotor, nur mit dem Elektroantrieb oder auch im Hybridmodus fahren, bei dem beide Antriebe zusammenarbeiten. Die Markteinführung des Audi Q5 hybrid quattro soll im Jahr 2011 erfolgen.

Audi A6

Im Dezember 2010 präsentierte die Marke Audi die neue Generation der erfolgreichen Oberklassenlimousine Audi A6. Das Modell, das ab Frühjahr 2011 in die Märkte eingeführt wird, zeichnet sich auf vielen Technikfeldern durch innovative Lösungen aus. Neben der Leichtbaukarosserie mit hohem Aluminiumanteil sowie modernen und effizienten Motoren überzeugt vor allem die große Auswahl an neuen Assistenz- und Multimediasystemen.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
141 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143 Forschung und Entwicklung
147 Beschaffung
148 Produktion
150 Vertrieb und Auslieferungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Zum Verkaufsstart stehen fünf starke, hocheffiziente Motoren zur Verfügung. Die zwei Benzin- und drei TDI-Motoren leisten zwischen 130 kW (177 PS) und 220 kW (300 PS) und nutzen dabei wichtige Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten: das Start-Stopp-System, Rekuperation und das innovative Thermomanagement. Der effizienteste Motor der Baureihe ist zur Markteinführung der 2.0 TDI. In Verbindung mit dem manuellen Schaltgetriebe begnügt er sich durchschnittlich mit 4,9 Litern Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer – ein CO_2-Ausstoß von 129 g/km. Über die gesamte Baureihe hinweg wurde der Verbrauch des neuen A6 gegenüber dem Vorgängermodell um bis zu 19 Prozent gesenkt, womit der neue A6 im Wettbewerb Bestwerte setzt. Zu einem späteren Zeitpunkt wird neben den Derivaten Avant und allroad quattro auch der A6 hybrid angeboten, der dank seines 2.0 TFSI und des Elektromotors mit insgesamt 180 kW (245 PS) Systemleistung die Kraft eines großen Sechszylinder-Motors mit dem Verbrauch eines Vierzylinders vereint.
Die A6 Baureihe konnte 2010 ihre große Beliebtheit in der Oberklasse eindrucksvoll unter Beweis stellen. So wurden im Berichtszeitraum weltweit 204.309 (194.620) Fahrzeuge übergeben.

Audi A7
Im Oktober 2010 wurde das neue Modell Audi A7 Sportback in die Märkte eingeführt. Das fünftürige Fahrzeug vereint den emotionalen Charakter eines Coupé mit dem Komfort und Prestige einer Limousine sowie der Funktionalität eines Avant. Der A7 Sportback setzt auf vielen Feldern Maßstäbe – neben der leichten Karosserie mit vielen Aluminiumkomponenten überzeugen vor allem zahlreiche innovative Assistenz-, Infotainment- und Sicherheitssysteme. So kommt beispielsweise das optionale Head-up-Display erstmals zum Einsatz, das wichtige Fahrerinformationen wie etwa Geschwindigkeit oder Navigationshinweise an die Windschutzscheibe projiziert. Die Motorenpalette des neuen Modells umfasst zur Markteinführung jeweils zwei starke Benzin- und Dieselmotoren mit einer Leistungsspanne zwischen 150 kW (204 PS) und 220 kW (300 PS). Der A7 Sportback erreichte bereits ein Auslieferungsvolumen von 3.795 Fahrzeugen.

Audi Q7
In der Q7 Baureihe kamen im abgelaufenen Geschäftsjahr neue, effizientere Motoren zum Einsatz. Alle Aggregate kombinieren die Technologien Turboaufladung und Direkteinspritzung miteinander. Daneben tragen ein Rekuperationssystem, das beim Verzögern Energie zurückgewinnt, und die neu entwickelte 8-Stufen-tiptronic mit lang übersetzten oberen Gängen zur verbesserten Effizienz bei. So verbraucht der Q7 3.0 TDI mit 150 kW (204 PS) Leistung auf 100 Kilometern durchschnittlich nur 7,2 Liter Dieselkraftstoff. Der CO_2-Ausstoß liegt bei 189 g/km.
Im Berichtszeitraum hat sich die Nachfrage nach dem Audi Q7 deutlich erhöht. Mit 43.251 (35.606) Fahrzeugen lag das Auslieferungsvolumen um 21,5 Prozent über dem Vorjahreswert.

Audi A8
Im Frühjahr 2010 feierte die neue Generation des Audi A8 die erfolgreiche Markteinführung. Das neue Flaggschiff der Audi Modellpalette vereint faszinierende Sportlichkeit, souveränen Komfort sowie innovative Technologien und demonstriert den klaren „Vorsprung durch Technik“ der Marke Audi. Ausgestattet ist der neue A8 mit einer leichten Vollaluminiumkarosserie in Audi Space Frame Bauweise, mit starken und hocheffizienten Motoren sowie mit einem luxuriösen Interieur, dessen Verarbeitung auf Manufakturniveau liegt. Auch bei den technischen Innovationen setzt der A8 neue Maßstäbe. So kann das Multi Media Interface (MMI) dank eines optionalen Touchpads noch einfacher und komfortabler bedient werden. Zudem sind im neuen A8 zahlreiche Fahrerassistenzsysteme wie der Nachtsichtassistent oder das Sicherheitssystem Audi pre sense erstmalig erhältlich. Mit den optional bestellbaren Voll-LED-Scheinwerfern, die sämtliche ihrer Lichtfunktionen mit Leuchtdioden realisieren, bietet die Marke Audi modernste Lichttechnik in der Großserie an.
Die Motorenpalette des A8 umfasst je zwei Diesel- und Benzinaggregate, die dank intelligenter Effizienztechnologien wie Rekuperation und Thermomanagement mit hervorragenden Verbrauchswerten überzeugen. So benötigt der 3.0 TDI quattro mit 184 kW (250 PS) Leistung im Durchschnitt nur 6,6 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer und stößt damit lediglich 174 g CO_2/km aus.
Im Herbst 2010 erfolgte mit dem A8 L die Markteinführung der Langversion der A8 Baureihe.

Zudem wurde der A8 L W12 quattro der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Modelle bieten mit einem um 130 Millimeter größeren Radstand deutlich mehr Komfort und Raumangebot im Fond. Exklusiv für den A8 L W12 quattro steht ein Zwölfzylinder-Motor mit 6,3 Litern Hubraum und Benzindirekteinspritzung zur Verfügung, der den A8 mit langem Radstand dank seiner Leistung von 368 kW (500 PS) in nur 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt und seinen Fahrgästen kultivierte Laufruhe bietet.
Die Nachfrage nach der Luxuslimousine A8 hat sich bereits im Jahr ihrer Markteinführung hervorragend entwickelt. So wurden 2010 insgesamt 17.039 (11.703) Fahrzeuge ausgeliefert, ein Plus von 45,6 Prozent.

Audi R8

Die Marke Audi hat im abgelaufenen Geschäftsjahr ihr Produktangebot im Supersportwagensegment erweitert. Im März 2010 wurde der R8 Spyder 5.2 FSI quattro erstmalig an Kunden ausgeliefert – ein Fahrzeug, das atemberaubende Dynamik mit dem Erlebnis des offenen Fahrens vereint. Wie im Coupé sorgt dabei ein 386 kW (525 PS) starker V10-Hochdrehzahl-Mittelmotor mit Benzindirekteinspritzung für außergewöhnliche Fahrleistungen. Die leichte Aluminiumkarosserie in Audi Space Frame Bauweise ASF, die Voll-LED-Scheinwerfer und der permanente Allradantrieb quattro mit heckbetonter Kraftverteilung belegen den hohen technologischen Anspruch der Marke Audi.
Im Mai 2010 wurde mit dem R8 GT die Topversion der R8 Baureihe vorgestellt. Der Supersportwagen ist in einer exklusiven Serie auf 333 Exemplare limitiert. Das Leergewicht des R8 GT beträgt durch die Verwendung innovativer Leichtbaumaterialien wie Carbon und Magnesium lediglich 1.525 Kilogramm und liegt damit um 100 Kilogramm unter dem Gewicht des R8 5.2 FSI quattro. Die Leistung des Zehnzylinder-Motors wurde auf 412 kW (560 PS) angehoben. Dadurch erreicht der Audi R8 GT ein Leistungsgewicht von 2,72 kg/PS und beschleunigt in beeindruckenden 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h.
Das Modellangebot wurde im Juli 2010 zudem durch den R8 Spyder 4.2 FSI quattro ergänzt, der über einen Achtzylinder-Motor mit 4,2 Litern Hubraum und 316 kW (430 PS) Leistung verfügt.
Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 3.166 (3.074) Fahrzeuge der R8 Baureihe an Kunden ausgeliefert.

Supersportwagen der Marke Lamborghini

Die italienische Supersportwagenschmiede Lamborghini hat ihr Produktangebot im Berichtsjahr weiter ausgebaut. So präsentierte die 100-prozentige Tochter der AUDI AG im März 2010 mit dem Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera das neue Topmodell der Gallardo Baureihe. Im Vergleich zum Gallardo LP 560-4 wurde das Gewicht um 70 Kilogramm auf 1.340 Kilogramm reduziert. Einen wesentlichen Beitrag daran hatte dabei der Einsatz von Kohlefasern im Interieur und Exterieur, der eine Kernkompetenz der Marke mit dem Stier darstellt. Zusammen mit einer Leistung von 419 kW (570 PS) aus dem Zehnzylinder-Motor mit 5,2 Litern Hubraum ergibt sich für den Gallardo LP 570-4 Superleggera ein Leistungsgewicht von 2,35 kg/PS, das herausragende Fahrleistungen ermöglicht.
Im November 2010 wurde darüber hinaus der neue Lamborghini Gallardo LP 570-4 Spyder Performante der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit dem Modell wird die Leichtbaustrategie der Marke konsequent auf den Gallardo Spyder übertragen. So ist das Gewicht gegenüber dem Gallardo LP 560-4 Spyder um 65 Kilogramm auf lediglich 1.485 Kilogramm vermindert – ein hervorragender Wert im exklusiven Segment der offenen Supersportwagen. Wie der Gallardo Superleggera verfügt der Gallardo LP 570-4 Spyder Performante über einen Zehnzylinder-Motor mit einer Leistung von 419 kW (570 PS), der das offene Fahren zu einem besonders intensiven Erlebnis macht.
Die Lamborghini-Auslieferungen erreichten 2010 insgesamt 1.302 (1.515) Fahrzeuge. Während die Gallardo Baureihe mit 1.052 (1.112) ausgelieferten Sportwagen leicht unter dem Vorjahreszeitraum lag, konnte das Spitzenmodell Murciélago aufgrund des Produktionsendes im Mai 2010 mit 250 (403) verkauften Einheiten den Vorjahreswert nicht erreichen. Insgesamt wurden über die fast zehnjährige Produktionszeit des Murciélago 4.099 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert – damit zählt das meistgebaute Lamborghini-Modell mit Zwölfzylinder-Motor zu den gefragtesten Supersportwagen der Welt.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
141 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143 Forschung und Entwicklung
147 Beschaffung
148 Produktion
150 Vertrieb und Auslieferungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns

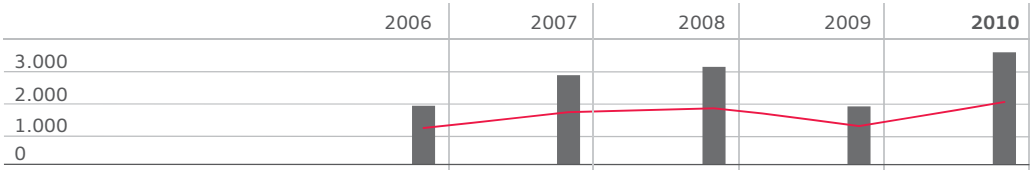
Im Geschäftsjahr 2010 lieferten die Vertriebsgesellschaften VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien), Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul (Südkorea), und Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate), insgesamt 199.740 (194.116) Fahrzeuge sonstiger Marken des Volkswagen Konzerns an Kunden aus.

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN
ERTRAGSLAGE

Im Geschäftsjahr 2010 steigerte der Audi Konzern seine Umsatzerlöse um 18,8 Prozent auf 35.441 (29.840) Mio. EUR und erreichte damit einen neuen Rekordwert in der über 100-jährigen Unternehmensgeschichte. Vor allem der angestiegene Fahrzeugabsatz und die höheren Umsatzerlöse aus Motorenverkäufen trugen zu dieser positiven Entwicklung bei.
So steigerte das Unternehmen die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marke Audi um 21,1 Prozent auf 27.423 (22.652) Mio. EUR.
Infolge der hohen Nachfrage hat dabei die Audi A4 Baureihe ihre Rolle als wichtigster Umsatzträger erneut bestätigt. Gleichzeitig konnten die Umsatzerlöse durch den gestiegenen Absatz von A5 und Q5 Modellen deutlich gesteigert werden. Damit haben sich die beiden Baureihen erfolgreich im Portfolio der Marke Audi etabliert.
Infolge der sukzessiven Markteinführung der neuen Modellgeneration des A8 konnten die Umsatzerlöse der Luxuslimousine mehr als verdoppelt werden. Darüber hinaus entwickelten sich vor allem die Umsatzerlöse, die mit dem Verkauf des Audi Q7 erzielt wurden, sehr erfreulich. Die beiden neuen Modelle Audi A1 und A7 Sportback wurden erst ab dem dritten bzw. vierten Quartal in die einzelnen Märkte eingeführt. Die hohe Nachfrage spiegelt sich bereits äußerst positiv in der Entwicklung der Umsatzerlöse wider.
Die Umsatzerlöse der Marke Lamborghini erreichten das Niveau des Vorjahres. Der Audi Konzern vertreibt neben Fahrzeugen der Marken Audi und Lamborghini auch Automobile der Marken Bentley, SEAT, Škoda, VW Pkw und VW Nutzfahrzeuge 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). Die Umsatzerlöse aus dem Handelsgeschäft mit diesen Marken konnten infolge der gestiegenen Nachfrage entsprechend gesteigert werden.
Als Folge der dynamischen Geschäftsentwicklung erhöhten sich im abgelaufenen Geschäftsjahr die Herstellungskosten auf 29.706 (25.649) Mio. EUR. Mit 15,8 Prozent war jedoch der Anstieg dank der positiven Effekte weiterer Produktivitätsfortschritte und Prozessverbesserungen im Vergleich zur realisierten Umsatzsteigerung unterproportional.
Damit erzielte der Audi Konzern ein Bruttoergebnis von 5.735 (4.191) Mio. EUR – eine Steigerung um 36,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr.
Mit 3.038 (3.138) Mio. EUR konnte der Audi Konzern die Vertriebskosten im abgelaufenen Geschäftsjahr trotz der deutlichen Volumensteigerung sowie zahlreicher Markteinführungen um 3,2 Prozent senken. Dabei waren unter anderem geringere Belastungen aus Restwertrisiken ausschlaggebend. Der Anstieg der Verwaltungskosten auf 374 (301) Mio. EUR war maßgeblich durch die erstmalige Berücksichtigung verschiedener Gesellschaften im Konsolidierungskreis beeinflusst.

Das sonstige betriebliche Ergebnis konnte 2010 auf 1.017 (852) Mio. EUR verbessert werden. So hat der Audi Konzern das Operative Ergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr mehr als verdoppelt und erzielte mit 3.340 (1.604) Mio. EUR das höchste Operative Ergebnis seiner Geschichte. Damit setzt das Unternehmen den Wachstumspfad der vergangenen Jahre eindrucksvoll fort. Das Finanzergebnis erreichte mit 293 (324) Mio. EUR nahezu den Wert des Vorjahres. Belastend wirkte dabei insbesondere das geringere Marktzinsniveau für die Anlage liquider Mittel. Deutlich positiv entwickelte sich dagegen das Beteiligungsergebnis.

ENTWICKLUNG DES ERGEBNISSES VOR STEUERN UND DER UMSATZRENDITE VOR STEUERN



	2006	2007	2008	2009	**2010**
Ergebnis vor Steuern (in Mio. EUR)	1.946	2.915	3.177	1.928	**3.634**
Umsatzrendite vor Steuern (in %)	6,2	8,7	9,3	6,5	**10,3**

Der Audi Konzern steigerte damit das Ergebnis vor Steuern um 88,5 Prozent auf insgesamt 3.634 (1.928) Mio. EUR. Nach Abzug der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag erwirtschaftete das Unternehmen im Berichtszeitraum ein Ergebnis nach Steuern von 2.630 (1.347) Mio. EUR, eine Steigerung um 95,2 Prozent.

ERGEBNISKENNZAHLEN

in %	**2010**	2009
Operative Umsatzrendite	**9,4**	5,4
Umsatzrendite vor Steuern	**10,3**	6,5
Eigenkapitalrendite nach Steuern	**24,0**	12,9
Kapitalrendite	**24,7**	11,5

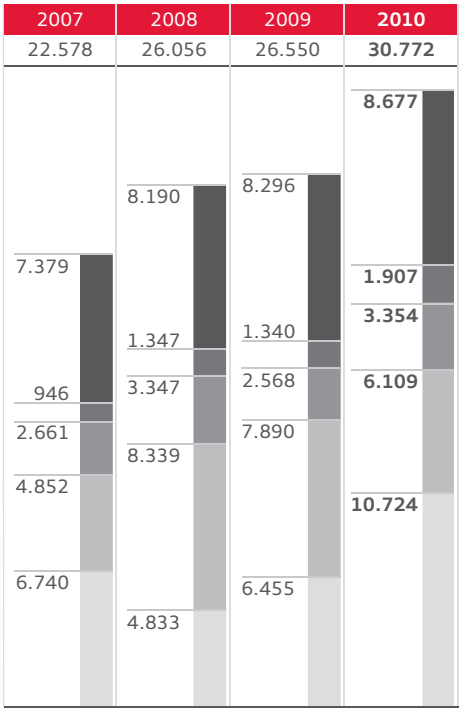
Download

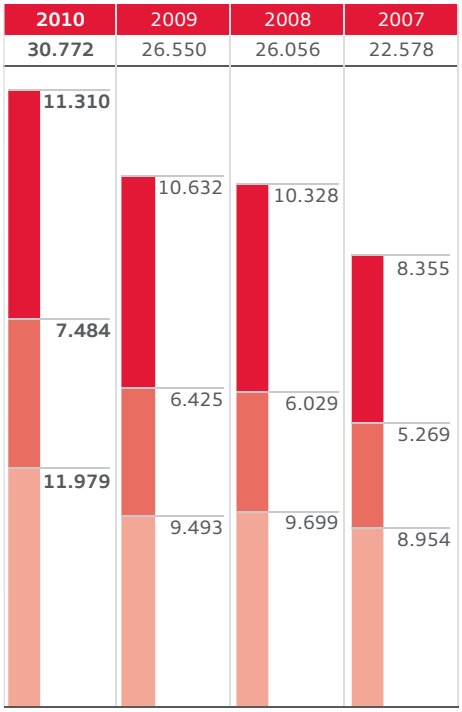
Die hohe Ertragskraft des Unternehmens spiegelt sich auch in allen wesentlichen Renditekenngrößen wider.
So steigerte der Audi Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr die Operative Umsatzrendite auf 9,4 (5,4) Prozent und die Umsatzrendite vor Steuern auf 10,3 (6,5) Prozent. Die Kapitalrendite des Unternehmens erreichte im gleichen Zeitraum beachtliche 24,7 (11,5) Prozent. Damit zählte der Audi Konzern 2010 erneut zu den weltweit ertragsstärksten Automobilherstellern im Premiumsegment.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
141 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
143 Forschung und Entwicklung
147 Beschaffung
148 Produktion
150 Vertrieb und Auslieferungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
156 Ertragslage
158 Vermögenslage
159 Finanzlage
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

VERMÖGENSLAGE

BILANZSTRUKTUR (MIO. EUR)





Langfristige Vermögenswerte:
- Anlagevermögen
- Sonstige langfristige Vermögenswerte

Kurzfristige Vermögenswerte:
- Vorräte
- Sonstige kurzfristige Vermögenswerte
- Zahlungsmittel

- Eigenkapital
- Langfristige Schulden
- Kurzfristige Schulden

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhte sich die Bilanzsumme des Audi Konzerns auf 30.772 (26.550) Mio. EUR.
Mit 10.584 (9.637) Mio. EUR lagen die langfristigen Vermögenswerte über dem Niveau des Vorjahres. Hierfür ist neben der Erhöhung der Finanzanlagen unter anderem der Anstieg der sonstigen finanziellen Vermögenswerte infolge höherer Marktwerte langfristiger Sicherungsgeschäfte verantwortlich.
Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich deutlich auf 20.188 (16.913) Mio. EUR. Nach dem krisenbedingten Vorratsabbau im Vorjahr haben sich im Zuge der dynamischen Geschäftsentwicklung die Bestände 2010 wieder entsprechend erhöht. Darüber hinaus ist die Zunahme vor allem auf höhere Zahlungsmittelbestände sowie auf gestiegene Wertpapieranlagen zurückzuführen.
Im Geschäftsjahr 2010 steigerte der Audi Konzern die Gesamtinvestitionen auf 2.146 (1.844) Mio. EUR. Dabei fokussierte das Unternehmen den Mitteleinsatz auf neue Produkte und Technologien. Alle Investitionen wurden gemäß den Planungen und ohne Abstriche umgesetzt.
Im Berichtszeitraum stieg das Eigenkapital um 6,4 Prozent auf 11.310 (10.632) Mio. EUR. Der Anstieg ist dabei insbesondere auf die Kapitalzuführung durch die Volkswagen AG, Wolfsburg, in die Kapitalrücklage der AUDI AG in Höhe von 586 Mio. EUR zurückzuführen. Darüber hinaus wurde der nach Gewinnabführung verbleibende Überschuss (576 Mio. EUR) in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Die Eigenkapitalquote des Audi Konzerns erreichte damit 36,8 (40,0) Prozent.
Mit 7.484 (6.425) Mio. EUR lagen die langfristigen Schulden im Berichtszeitraum über dem Vorjahreswert. Dabei erhöhten sich neben den sonstigen Verbindlichkeiten die Rückstellungen für Pensionen und die sonstigen Rückstellungen.

Die kurzfristigen Schulden stiegen unter anderem infolge der absatzbedingten Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, höheren effektiven Ertragsteuerverpflichtungen sowie der gestiegenen Ergebnisabführung an die Volkswagen AG auf 11.979 (9.493) Mio. EUR.

FINANZLAGE

Der Audi Konzern steigerte im abgelaufenen Geschäftsjahr den Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit deutlich auf 5.797 (4.119) Mio. EUR.
Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag im gleichen Zeitraum bei 2.260 (1.798) Mio. EUR. Auf Investitionen in Sachanlagen entfielen 2010 insgesamt 1.362 (1.172) Mio. EUR. Investitionsschwerpunkte waren dabei neue Produkte sowie die Weiterentwicklung zukunftsweisender Technologien auf den Gebieten der Antriebstechnologie, des Leichtbaus sowie der Elektrifizierung.
Einschließlich der Geldanlagen in Wertpapiere sowie der Veränderung der Termingeldanlagen und ausgereichten Darlehen erreichte der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit einen Wert von 946 (1.433) Mio. EUR. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Termingeldanlagen und Darlehen.
Der Audi Konzern konnte die Investitionen erneut vollständig aus eigenen Mitteln finanzieren und darüber hinaus noch einen deutlich positiven Netto-Cashflow in Höhe von 3.536 (2.321) Mio. EUR erwirtschaften, was die nachhaltig starke Finanzkraft des Unternehmens unterstreicht. Die Netto-Liquidität lag zum 31. Dezember 2010 mit 13.383 (10.665) Mio. EUR erneut deutlich über dem Wert des Vorjahres.
Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen, im Wesentlichen für Bestellobligo, beliefen sich zum Jahresende auf 2.192 (1.813) Mio. EUR. Weitere Details enthält der Anhang unter Punkt 39 „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“.

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE ASPEKTE
MITARBEITER

Belegschaft

im Jahresdurchschnitt	2010	2009
Inländische Gesellschaften	45.914	45.408
davon:		
AUDI AG	44.299	44.344
Werk Ingolstadt	31.344	31.409
Werk Neckarsulm	12.955	12.935
Ausländische Gesellschaften	11.038	10.200
davon:		
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.	2.145	2.153
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	5.833	5.614
Lamborghini-Gruppe	803	1.000
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A.	883	902
Beschäftigte Arbeitnehmer	56.952	55.608
Auszubildende	2.269	2.115
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	59.221	57.723
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	292	288
Belegschaft	59.513	58.011

Download

Im Geschäftsjahr 2010 waren im Jahresdurchschnitt 59.513 (58.011) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Audi Konzern beschäftigt.
Der leichte Anstieg im Vergleich zum Vorjahr lässt sich dabei neben der einmaligen Erhöhung um 100 Ausbildungsplätze bei der AUDI AG im Wesentlichen auf die Erstkonsolidierung verschiedener Gesellschaften zurückführen. Auch die Anzahl der Mitarbeiter der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), stieg infolge des erhöhten Produktionsvolumens leicht an.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
156 Ertragslage
158 Vermögenslage
159 Finanzlage
159 Soziale und ökologische Aspekte
159 Mitarbeiter
162 Audi in der Gesellschaft
163 Standortbezogene Umweltaspekte
167 Produktbezogene Umweltaspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

STRUKTURDATEN PERSONAL (AUDI AG)

		2010	2009
Durchschnittliches Alter [1]	Jahre	**40,8**	40,5
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit [1]	Jahre	**16,0**	15,8
Frauenanteil [1]	Prozent	**12,6**	12,3
Akademikeranteil [2]	Prozent	**36,3**	35,1
Ausländeranteil	Prozent	**7,7**	7,9
Anteil Menschen mit schwerer Behinderung	Prozent	**6,0**	5,7
Arbeitsaufträge an Werkstätten für Menschen mit geistiger Behinderung	Mio. EUR	**6,2**	5,6
Unfallhäufigkeit [3]		**2,3**	2,4
Gesundheitsstand	Prozent	**96,4**	96,8
Einsparungen Audi Ideen-Programm	Mio. EUR	**51,2**	51,1
Realisierungsquote	Prozent	**57,5**	54,8

Download

1) Audi Konzern

2) Anteil an den indirekten Mitarbeitern

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

Personalpolitik des Audi Konzerns

Der Audi Konzern hat sich im Rahmen der strategischen Unternehmensplanung seiner Kernmarke Audi zum Ziel gesetzt, attraktivster Arbeitgeber zu sein. Während in Deutschland bereits Spitzenwerte bei Befragungen von Absolventen und Studierenden der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften erreicht wurden, strebt der Audi Konzern nun danach, eine vergleichbare Position auch im internationalen Umfeld zu erzielen.

Ein Kernpunkt der Arbeitgeberattraktivität ist die gute Beziehung zwischen Unternehmen und Mitarbeitern. Dies heißt, dass die Rahmen- und Arbeitsbedingungen so gestaltet sein müssen, dass sie sowohl wirtschaftlichen Erfordernissen als auch den Bedürfnissen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerecht werden. Darüber hinaus kommt der Arbeitnehmervertretung eine besondere Rolle zu – so wird bei der AUDI AG Mitbestimmung auch als Mitverantwortung verstanden.

Beschäftigungssicherheit ist ein weiterer Kernfaktor für attraktive Arbeitgeber. Daher haben Unternehmensleitung und Betriebsrat im Zuge der Erweiterung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), eine neuerliche Beschäftigungsgarantie für die Mitarbeiter der AUDI AG bis Ende des Jahres 2014 vereinbart. Bislang galt die in der Vereinbarung „Zukunft Audi – Leistung, Erfolg, Beteiligung“ festgeschriebene Arbeitsplatzgarantie bis einschließlich Dezember 2011.

Es ist ein fester Teil der Personalpolitik, den Erfolg des Unternehmens zum Erfolg der Mitarbeiter zu machen. Im Jahr 2010 sind daher pro Mitarbeiter durchschnittlich 3.500 EUR an Prämien ausgezahlt worden. Darin enthalten ist eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 1.200 EUR, die aufgrund des besonderen Mitarbeiterengagements während der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise im Juni 2010 ausgeschüttet wurde. Zudem haben Unternehmensleitung und Betriebsrat im Herbst des vergangenen Jahres vereinbart, die für April 2011 geplante Tariferhöhung auf Februar 2011 vorzuziehen.

Regelmäßige Umfragen belegen ein großes Maß an Mitarbeiterzufriedenheit. Zudem bestätigen zahlreiche externe Umfragen die hohe Arbeitgeberattraktivität des Audi Konzerns.

Bestwerte bei Attraktivitätsbefragungen

Im Jahr 2010 hat die AUDI AG bei den Attraktivitätsumfragen der Beratungsinstitute trendence („trendence Absolventenbarometer 2010 – Business und Engineering Edition“, 21.5.2010) und Universum („Universum Student Survey 2010 – Deutschland“, 3.5.2010) als beliebtester Arbeitgeber in Deutschland abgeschnitten. Dabei verbuchte die AUDI AG als erstes Unternehmen überhaupt einen Vierfach-Erfolg mit jeweils Platz eins bei den Fachrichtungen „Ingenieure“ und „Wirtschaftswissenschaftler“ in beiden Studien. Im Vergleich zu den Vorjahresstudien holte die AUDI AG vor allem bei den Wirtschaftswissenschaftlern auf – 2009 lag das Unternehmen in dieser Gruppe noch auf Platz vier (Universum) bzw. auf Platz zwei (trendence). Im Bereich der Ingenieure behauptete das Unternehmen den ersten Platz bereits zum dritten Mal in Folge.

Bei einer Universum-Studie unter berufserfahrenen Ingenieuren belegte die AUDI AG erneut den ersten Platz als attraktivster Arbeitgeber („The German Professional Survey 2010“, 6.12.2010).

520 Experten neu eingestellt

Die AUDI AG stellte im Geschäftsjahr 2010 rund 520 Experten ein – insbesondere für das Wachstumsfeld Elektromobilität sowie für den automobilen Leichtbau und die Produktionsplanung. Neben der wachstumsorientierten Erweiterung der Belegschaft setzt die AUDI AG auf eine zielgerichtete Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Gesundheit, Beruf und Familie

Im 2010 veröffentlichten Unternehmensvergleich „oekom Industry Report Automobile“ hat die AUDI AG in den Bereichen „Work-Life-Balance“ und „Health and Safety“ jeweils mit der Bestnote A+ abgeschlossen („oekom Industry Report Automobile“, April 2010). Gegenstand dieses Ratings, an dem insgesamt 15 Automobilhersteller aus den USA, Europa und Asien teilgenommen haben, war die Nachhaltigkeit der Unternehmensführung. Die positive Bewertung der AUDI AG in den genannten Kriterien ist sowohl auf Programme zur stetigen Verbesserung der Arbeitsgestaltung und ein sehr hohes Arbeitsschutzniveau als auch auf die zahlreichen Angebote zur Arbeitszeitflexibilisierung und zum Gesundheitsschutz zurückzuführen.
Das Unternehmen hat seine präventiven Leistungen seit Sommer 2006 noch intensiviert. Bis Jahresende 2010 haben beispielsweise insgesamt rund 30.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an einem freiwilligen Gesundheits-Check-up teilgenommen. Dieses umfangreiche Vorsorgeangebot kann während der Arbeitszeit wahrgenommen werden und umfasst neben labormedizinischen Untersuchungen auch ein intensives ärztliches Beratungsgespräch.
Die Anzahl der Audi Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Angebot der Elternzeit in Anspruch nehmen, stieg im Berichtszeitraum auf rund 900 (780) Belegschaftsmitglieder. Damit ist ein kontinuierlicher Anstieg seit Einführung der Elternzeit im Jahr 2001 zu verzeichnen. Durchschnittlich dauert die Elternzeit bei der AUDI AG zwölf Monate, der Männeranteil liegt bei 79 Prozent.

Aus- und Weiterbildung

Im September 2010 starteten 788 Jugendliche ihre Ausbildung bei der AUDI AG. Mit diesem historischen Höchstwert löste das Unternehmen die Zusage aus dem Vorjahr ein, anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Marke Audi 100 zusätzliche junge Menschen zur Ausbildung aufzunehmen. Die Gesamtzahl der Auszubildenden an den beiden deutschen Standorten Ingolstadt und Neckarsulm lag zum Jahresende 2010 bei gut 2.350, die sich auf etwa 20 verschiedene Berufe verteilten. Darin enthalten sind rund 100 Jugendliche, die im vergangenen Jahr eine „Duale Berufsausbildung mit Fachhochschulreife“ antraten. Parallel zur Ausbildung als Kfz-Mechatroniker, Elektroniker für Automatisierungstechnik oder Werkzeugmechaniker kann hier die fachgebundene Hochschulreife erworben werden.
Unter dem Titel StEP (Studium und Erfahrung in der Praxis) bietet die AUDI AG ein Programm an, das eine Berufsausbildung und ein technisches Studium kombiniert. Um den doppelten Abiturjahrgang abzufedern, der aus der Einführung des Abiturs nach zwölf Schuljahren resultiert, wird das Unternehmen die Zahl der Plätze entsprechend verdoppeln. Für die zusätzlichen Plätze im StEP-Programm werden insbesondere Abiturienten aus jenen Bundesländern berücksichtigt, in denen wegen der Verkürzung der Gymnasialzeit besonders viele junge Menschen ein Studium beginnen.
Im März 2010 erhielten die ersten Absolventen des neuen Qualifizierungsangebots zur „Elektrofachkraft Fahrzeugtechnik“ ihre Zertifikate. Das Konzept für die zertifizierte Weiterbildung wurde im Hinblick auf die Elektrifizierung des Antriebsstrangs von Experten der AUDI AG zusammen mit der IHK Akademie München erarbeitet. Im Mittelpunkt der maximal achtwöchigen Qualifizierung stehen der Umgang mit Hochvolttechnik und das Thema Arbeitsschutz. Seit dem Einstelljahrgang 2010 ist diese Qualifizierung bei der AUDI AG in die Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker integriert. Darüber hinaus werden alle Auszubildende in den Bereichen Hybridtechnologie und Elektromobilität geschult.
Auch das Thema Leichtbau ist in großem Umfang in die Berufsausbildung integriert. So wurden bei den bestehenden Ausbildungsberufen zusätzliche Inhalte hinsichtlich neuer Verbindungstechniken und Materialkombinationen ergänzt. Weiterhin wurde das Berufsbild Gießereimechaniker neu in das Ausbildungsprogramm aufgenommen.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
159 Mitarbeiter
162 Audi in der Gesellschaft
163 Standortbezogene Umweltaspekte
167 Produktbezogene Umweltaspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Im Bereich Weiterbildung wurden 2010 zahlreiche Qualifizierungsprojekte für Fahrzeuganläufe durchgeführt. Aufgrund der erhöhten Komplexität der Produkte und Technologien sowie der gesteigerten Zahl von Neuanläufen in den kommenden Jahren wurde dabei ein neuer Prozess eingerichtet. Die Umsetzung erfolgte bereits für die Anlaufqualifizierungen des neuen Audi A8 und der Modelle A7 Sportback und A6 in Neckarsulm sowie für den Q3 am Standort der SEAT S.A. im spanischen Martorell.

AUDI IN DER GESELLSCHAFT

Mitarbeiter- und Unternehmensspenden auf Höchststand

Die 1977 eingeführte Weihnachtsspende hat im Jahr 2010 mit insgesamt 770.000 EUR ihren bisherigen Höchststand erreicht. 99 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Ingolstadt und Neckarsulm beteiligten sich an der Spende, die von Unternehmensseite noch einmal aufgestockt wurde. Empfänger der vom Betriebsrat initiierten Weihnachtsspende waren karitative Einrichtungen und Organisationen in den beiden Standortregionen.
Die Audi Mitarbeiter unterstützten auch die Opfer der Naturkatastrophen in Pakistan und Haiti. Zusammen mit weiteren Spendenaktionen und einer Unternehmensspende von 500.000 EUR für Hilfsmaßnahmen nach dem Chemieunglück in Westungarn lag die gemeinsame Spendensumme von Beschäftigten und Unternehmensleitung der AUDI AG bei 1,8 Mio. EUR.

Ausbau der Wissenschaftskooperationen

Im vergangenen Jahr hat die AUDI AG ihre seit 2003 begonnenen Wissenschaftskooperationen mit neuen Partnerhochschulen und in Form von Stiftungsprofessuren weiter ausgebaut.
Bei einer Veranstaltung mit dem chinesischen Wissenschaftsminister und dem Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG, Rupert Stadler, wurde die Zusammenarbeit mit der renommierten Tongji Universität Shanghai auf dem Feld der Elektroantriebsentwicklung besiegelt. Das „Audi Tongji Joint Lab“ soll dabei in einem ersten Projekt einen elektrischen Antriebsstrang für den in China gefertigten Audi A6 L mit langem Radstand entwickeln.
Neuer Wissenschaftspartner der bereits bestehenden Audi Hochschulinstitute Neckarsulm ist seit April 2010 die Hochschule Heilbronn. Diese neue Wissenschaftskooperation soll vor allem in den Forschungsgebieten Aggregateentwicklung und Leichtbau aktiv werden. Auf die Themengebiete Führung und Elektromobilität wird sich eine neue Wissenschaftskooperation mit der Universität der Bundeswehr in München konzentrieren.
Das Unternehmen richtete im Jahr 2010 darüber hinaus erstmals eine Stiftungsprofessur und eine Gastprofessur ein. So etablierte die AUDI AG zusammen mit dem Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft eine fünfjährige Professur für den Bereich „Akustik und Technische Mechanik“ an der Hochschule Ingolstadt, da sich die Fahrzeugakustik gerade im Premiumautomobilmarkt immer mehr zu einem Differenzierungsmerkmal entwickelt. An der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt finanziert die AUDI AG eine auf drei Jahre angelegte Gastprofessur zum Thema „Internationale Tendenzen in Ökonomie und Forschung“. Den Auftakt dazu gestaltete im Sommer 2010 eine chinesische Wirtschaftsprofessorin von der Sun Yat-sen Business School in Guangzhou.
Unter dem Motto „Universität zum Anfassen“ veranstaltete die AUDI AG im vergangenen Jahr eigene Vortragsreihen, in denen Dozenten der Partnerhochschulen aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse präsentierten (INI.- bzw. HIN.Kolloquium). Gemeinsam mit den Partnern Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und der Universität Stuttgart sowie dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) bot das Unternehmen zudem halbtägige Vertiefungsveranstaltungen an (INI.- bzw. HIN.JUGEND.KOLLEG), die Schülerinnen und Schüler von der achten bis zehnten Klasse an das Themengebiet Technik heranführten. Insgesamt nahmen im Jahr 2010 über 2.000 Schüler und Erwachsene an der „Universität zum Anfassen“ teil.
Die AUDI AG hat sich im vergangenen Sommer zudem an der Gründung der Universitätsstiftung der TU München als institutionelle Stifterin beteiligt. Zweck der Stiftung ist, Forschung und Lehre an der Technischen Universität München ideell und materiell zu unterstützen, unter anderem durch Fördermöglichkeiten für herausragende Studierende und Dozenten.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
159 Mitarbeiter
162 Audi in der Gesellschaft
163 Standortbezogene Umweltaspekte
167 Produktbezogene Umweltaspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

HOCHSCHULKOOPERATIONEN DES AUDI KONZERNS

Standort Ingolstadt

- INI.KU – Ingolstadt Institute der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt
  Seit 2008; Schwerpunkt: Personal, Führung, Beschaffung
- INI.FAU – Ingolstadt Institute der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
  Seit 2006; Schwerpunkt: Informatik und Neue Werkstoffe
- INI.TUM – Ingolstadt Institute der TU München
  Seit 2003; Schwerpunkt: Fahranalyse, Simulation
- INI.LMU – Ingolstadt Institute der Ludwig-Maximilians-Universität München
  Seit 2008; Schwerpunkt: Personal, Marketing und Vertrieb
- IAF – Institut für Angewandte Forschung, Hochschule für angewandte Wissenschaften FH Ingolstadt
  Seit 2004; Schwerpunkt: Entwicklung und Produktion
- INI.UniBw – Universität der Bundeswehr München
  Seit 2010; Schwerpunkt: Führung und Elektromobilität

Standort Neckarsulm

- HIN – Hochschulinstitute Neckarsulm: Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Universität Stuttgart und Hochschule Heilbronn
  Seit 2005; Schwerpunkt: Aggregate und Leichtbau; Personal, Produktion und Logistik

Standort Győr

- Audi Hungaria Lehrstuhl für Verbrennungsmotoren – SZE Győr
  Seit 2008; Schwerpunkt: Motorenbau und -technologie
- AHI – Audi Hungaria Institute: TU Budapest und SZE Győr
  Seit 2006; Schwerpunkt: Aggregate und Produktion

Weitere Kooperationspartner

- 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

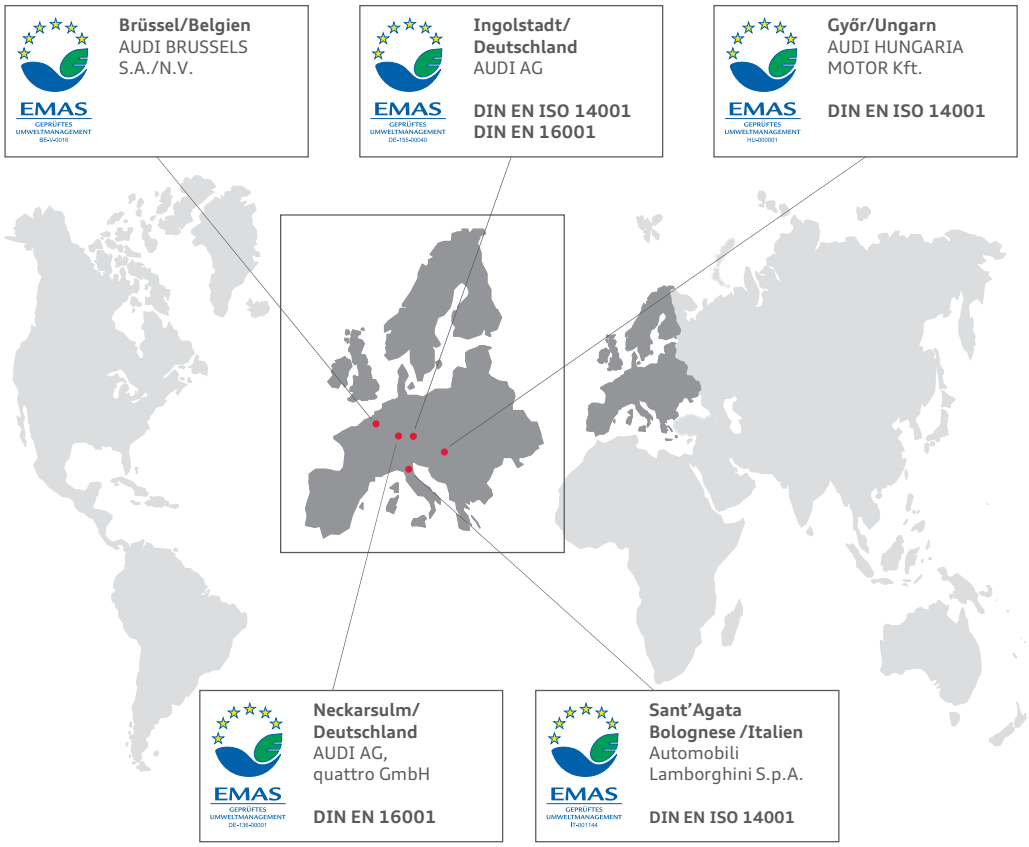
Der Audi Konzern übernimmt als global tätiges Unternehmen aktiv und umfassend Verantwortung in der Gesellschaft. Integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie ist daher der Gedanke des nachhaltigen Wirtschaftens, der auf den kontinuierlichen Bemühungen basiert, Ökonomie und Ökologie in Einklang zu bringen. Der Audi Konzern legt in allen Bereichen des Unternehmens Wert auf maximale Effizienz und Ressourcenschonung und zählt daher sowohl in Deutschland als auch im Ausland zu den Vorreitern des standortbezogenen Umweltschutzes in der Automobilindustrie. Die Umweltverträglichkeit stellt damit einen wesentlichen Aspekt in der Entwicklung und Herstellung eines Audi Fahrzeugs dar. Neben der kontinuierlichen Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Ressourceneffizienz kommt der Audi Konzern 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 erneute Teilnahme am mittlerweile vierten Umweltpakt Bayern unterstreicht das Umweltengagement des Audi Konzerns weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Nur so kann das Ziel erreicht werden, die Innovationskraft zu steigern sowie ein umweltverträgliches Wirtschaftswachstum im Sinne der Nachhaltigkeit zu schaffen.

Zertifizierungen

Basis für eine fortlaufende Senkung der Umweltbelastung an allen Standorten bilden die organisatorischen Maßnahmen im Rahmen der Umweltmanagementsysteme sowie der Einsatz neuester Technologien. Die Ergebnisse dieser kontinuierlichen Anstrengungen werden dabei durch regelmäßige interne Überprüfungen sowie durch externe Zertifizierungen aller Produktionsstätten dokumentiert. Als Anerkennung seiner Umweltaktivitäten führt das Unternehmen das Markenzeichen der Europäischen Union für hervorragenden Umweltschutz – so sind alle Standorte des Audi Konzerns nach dem weit über die Standardanforderungen hinausgehenden Umweltmanagementsystem der Europäischen Union EMAS (Eco Management and Audit Scheme) validiert. Bereits im Jahr 1995 bekam das Unternehmen als erster Automobilhersteller im Premiumsegment das begehrte Zertifikat für den Standort Neckarsulm verliehen. In den Jahren 1997 und 1999 folgten die beiden Produktionsstandorte Ingolstadt und Győr (Ungarn). Das

belgische Werk in Brüssel hält das EMAS-Zertifikat seit dem Jahr 2002, seit 2009 trägt auch der Lamborghini-Standort Sant'Agata Bolognese (Italien) das EMAS-Signet. Die Produktionsstätten Ingolstadt, Győr und Sant'Agata Bolognese sind zudem nach der weltweit gültigen Norm DIN EN ISO 14001 zertifiziert. Die Umweltmanagementsysteme der Werke Ingolstadt und Neckarsulm entsprechen darüber hinaus bereits heute der neuen europäischen Norm DIN EN 16001, welche besonders hohe Anforderungen stellt, um den Energieverbrauch stetig und systematisch zu reduzieren.

ZERTIFIZIERUNGEN DER STANDORTE DES AUDI KONZERNS



Die Umwelterklärungen der einzelnen Standorte sind in jeweiliger Landessprache über die Internetauftritte der Gesellschaften erhältlich.

Emissionsreduktion und Ressourceneffizienz

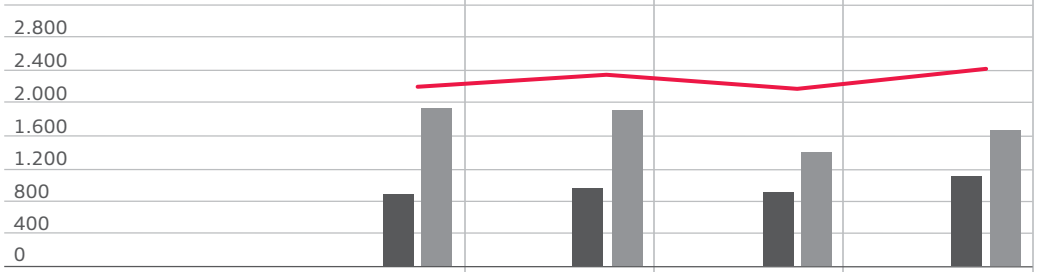
Ein besonderer Schwerpunkt der Umweltaktivitäten liegt in der Reduzierung des Energieverbrauchs und damit verbundener Emissionen, wobei Energiesparpotenziale bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden. Insgesamt hat sich die AUDI AG zum Ziel gesetzt, durch eine Vielzahl an kontinuierlichen Maßnahmen die standort- und unternehmensbezogenen spezifischen CO_2-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 30 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 zu senken. Neben den Bereichen Infrastruktur und Logistik kommt im Zusammenhang nachhaltiger Effizienzsteigerungen insbesondere den Produktions- und Versorgungsanlagen eine große Bedeutung zu. So erzeugen etwa die Motorenprüfstände am Standort Neckarsulm bei laufendem Betrieb über Generatoren Strom, der in das Werknetz eingespeist wird. Durch den Einsatz eines vom Audi Werkzeugbau entwickelten, besonders leichten Werkzeuges für den Karosseriebau, das zu weiten Teilen aus Kohlefaserverbundstoff besteht, können gegenüber einer konventionellen Anlage

rund 43 Prozent Strom eingespart werden. Der Einsatz innovativer Fügetechniken im Karosseriebau, wie etwa Punktschweiß-, Laserschweiß- und Klebetechniken, hat ebenfalls einen geringeren Verbrauch von Betriebsstoffen und Energie zur Folge. Weiterhin 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 seit langer Zeit bewährt. Mit dem 2009 geschlossenen Fernwärmevertrag für das Werk Ingolstadt wird sich die Menge der genutzten Abwärme aus benachbarten Industrieunternehmen zukünftig weiter erhöhen.

Lagebericht

132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
159 Mitarbeiter
162 Audi in der Gesellschaft
163 Standortbezogene Umweltaspekte
167 Produktbezogene Umweltaspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

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



	2007	2008	2009	**2010**
Produktion Fahrzeuge (in Tsd. Stück)	867	953	902	**1.102**
Produktion Motoren (in Tsd. Stück)	1.916	1.902	1.384	**1.648**
Gesamtenergieverbrauch (in GWh)	2.193	2.337	2.157	**2.407**

1) Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel (ab 2008; ohne Volkswagen Polo), Győr und Sant'Agata Bolognese; Zahlen 2010 vorläufig

Der leichte Anstieg des Gesamtenergieverbrauchs bzw. der CO_2-Emissionen lässt sich insbesondere auf die Produktionssteigerung zurückführen. Der Verlauf der letzten Jahre zeigt, dass der Gesamtenergieverbrauch dennoch auf einem nahezu stabilen Niveau gehalten werden konnte. Auch in den weiteren Umweltkennzahlen, die der Audi Konzern über den Energieverbrauch hinaus beobachtet, spiegelt sich die Erhöhung des Produktionsvolumens wider.

STRUKTURDATEN UMWELT [1)]

		2010	2009
VOC-Emissionen [2)]	t	**1.945**	1.750
Direkte CO_2-Emissionen [3)]	t	**206.370**	188.339
Abwasseraufkommen	m³	**2.080.582**	1.708.808
Frischwasserbezug	m³	**2.991.498**	2.702.821
Abfallaufkommen gesamt	t	**57.103**	51.896
davon Abfall zur Verwertung	t	**48.970**	42.624
davon Abfall zur Beseitigung	t	**8.133**	9.272
Metallische Abfälle (Schrott)	t	**306.533**	282.517

Download

1) Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel (ohne Volkswagen Polo), Győr und Sant'Agata Bolognese; Zahlen 2010 vorläufig

2) VOC-Emissionen („volatile organic compounds"; flüchtige organische Verbindungen): Diese Zahl setzt sich aus Emissionen der Lackierereien, der Prüfstände sowie sonstiger Anlagen zusammen. Ab 2010 geänderte Berechnungsgrundlage für den Standort Ingolstadt gemäß neuen gesetzlichen Vorgaben.

3) Direkte CO_2-Emissionen: Diese Kenngröße setzt sich aus CO_2-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO_2-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden.

NEUE UMWELTPROJEKTE IM JAHR 2010

Projekt Eichenwald

Bahntransport per Ökostrom

Sonnenstrom aus der Wüste

Projekt Eichenwald weiter vorangetrieben

Mit der Gründung der gemeinnützigen Audi Stiftung für Umwelt GmbH setzte die AUDI AG im Herbst 2009 einen wichtigen Impuls im weltweiten Engagement für nachhaltige Umweltpolitik. Ziel der Stiftung ist dabei der Schutz der natürlichen Lebensgrundlage 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. Zu einem der ersten Förderprojekte der neu gegründeten Gesellschaft gehört die langfristige wissenschaftliche Begleitung des von der AUDI AG ins Leben gerufenen internationalen Forschungsprojektes Eichenwald, welches unter anderem die Wechselwirkungen zwischen Bestandsdichte auf der einen Seite und CO_2-Bindungspotenzial sowie biologischer Vielfalt auf der anderen Seite untersuchen wird. Bereits 2008 hatte die AUDI AG in Zusammenarbeit mit den Bayerischen Staatsforsten und dem Lehrstuhl für Waldwachstumskunde der Technischen Universität München im Köschinger Forst in der Nähe von Ingolstadt mit der Pflanzung von rund 36.000 Stieleichen die erste Versuchsfläche angelegt. Im Jahr 2009 folgte ein zweites Gebiet in der Nähe des ungarischen Standorts in Győr, welches mit mehr als 13.000 Stieleichen bepflanzt wurde. Ende November 2010 wurden nun nahe des Audi Standorts Neckarsulm zusätzliche 10.000 Bäume gepflanzt. Weitere Flächen an internationalen Standorten des Audi Konzerns befinden sich derzeit in Planung.

Transport der Audi Fahrzeuge per Ökostrom

Der Audi Konzern setzt bereits seit vielen Jahren auf eine ressourcenschonende Logistik. So erreichen bis zu 70 Prozent aller Fahrzeuge ihre Bestimmungsorte auf Güterzügen. Ausgefeilte Systeme helfen dabei, Verpackungen und Transportmittel optimal auszulasten. Als erstes Unternehmen in Deutschland nutzt der Audi Konzern seit August 2010 für den Transport seiner Automobile vom Unternehmenssitz Ingolstadt zum Nordsee-Verladehafen in Emden Züge, die mit regenerativ erzeugtem Strom angetrieben werden. Als Erstanwender beim Einsatz von Ökostrom im Güterverkehr und Entwicklungspartner von DB Schenker, der Transport- und Logistiksparte der Deutschen Bahn, Berlin, ist der Audi Konzern ein weiteres Mal Vorreiter in der Automobilbranche.

Nutzung regenerativer Energien

Neben der Umsetzung von Maßnahmen zur Senkung des Energie- und Ressourcenverbrauchs legt der Audi Konzern Wert auf die Herkunft der Energie und engagiert sich daher im Bereich der regenerativen Energien. Ein Beispiel dafür ist die Zusammenarbeit mit der Green City Energy GmbH, München. Die AUDI AG stellte dem Energiedienstleister auf dem Werkgelände in Ingolstadt mehrere Dächer mit einer Fläche von zunächst insgesamt 11.600 Quadratmetern zur Verfügung, um Photovoltaikmodule zur Energiegewinnung zu nutzen.

Im Jahr 2010 wurden auf dem Dach des neuen Karosseriebaus für den Audi A3 auf weiteren 7.500 Quadratmetern Photovoltaikmodule installiert, sodass nun insgesamt rund 19.000 Quadratmeter für diese Technik zur Verfügung stehen. Mit der Erweiterung erhöht sich der Gesamtertrag aller Photovoltaikanlagen im Ingolstädter Werk auf circa 1.500 MWh pro Jahr. Davon wird rund ein Drittel direkt vor Ort verwendet, wodurch Übertragungsverluste verringert werden. Neben neuen Ladestationen für Elektroautomobile werden dabei auch verschiedene Produktionsanlagen den Ökostrom nutzen.
Am Standort Neckarsulm wird darüber hinaus seit Oktober 2010 durch eine Photovoltaikanlage auf den Parkhausdächern mit 10.700 Modulen Strom aus Sonnenlicht erzeugt.
Auch die Automobili Lamborghini S.p.A. hat im Jahr 2010 an ihrem Standort in Sant'Agata Bolognese ein 17.000 Quadratmeter großes Photovoltaiksystem in Betrieb genommen. Die VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien), hat 2010 die Installation einer Photovoltaikanlage mit insgesamt 28.500 Quadratmetern auf dem Dach des eigenen Teilelagers abgeschlossen.
Im April 2010 ging die AUDI AG darüber hinaus eine Partnerschaft mit der Industrieinitiative Dii GmbH, München, ein, deren langfristiges Ziel die Umsetzung der DESERTEC-Vision ist. Diese Vision beschreibt die Perspektiven der Energieversorgung für Europa, den Nahen Osten und Nordafrika mit Sonnen- und Windenergie aus den Wüsten.

Emissionshandel

Die Europäische Union hat mit der Einführung des Handels von CO_2-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. Dank der frühzeitigen Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und der gezielten Reduzierung von Emissionen sind auch in dieser zweiten Phase nach derzeitigem Stand keine Belastungen für den Audi Konzern aus dem Emissionshandel zu erwarten.

PRODUKTBEZOGENE UMWELTASPEKTE

Mobilität der Zukunft

Mit zahlreichen Innovationen beeinflusst die Marke Audi die Effizienzstandards im Automobilbau seit vielen Jahren nachhaltig. Das Unternehmen setzt dabei auf ein diversifiziertes Konzept, das auf verschiedenen Technologien und Energieträgern basiert, sodass die Kunden dem Verwendungszweck entsprechend aus einer großen Bandbreite an Antriebstechnologien auswählen können.
Der Verbrennungsmotor wird zunächst weiterhin die Grundlage des Fahrzeugantriebs sein. Daher wird die Marke Audi ihre TDI- und TFSI-Motoren durch den konsequenten Einsatz fortschrittlicher Technologien des Modularen Effizienzbaukastens systematisch optimieren und so ihren Erfolg weiter ausbauen. Dabei untersucht das Unternehmen auch die Chancen der weiteren Reduzierung von CO_2-Emissionen durch die Nutzung von Biokraftstoffen. Als Übergang zum elektrischen Fahren wird in den kommenden Jahren insbesondere der Hybridantrieb von großer Bedeutung sein – so werden ab dem Jahr 2011 mit dem Q5 hybrid quattro und ab Anfang 2012 mit dem A6 hybrid zwei Vollhybride der Marke Audi erhältlich sein. Das Unternehmen belegte 2010 zudem mit der Vorstellung der auf unterschiedlichen Technikkonzepten basierenden e-tron Studien, dass die Entwicklungen im Bereich Elektromobilität ebenfalls große Fortschritte gemacht haben (vgl. „Elektromobilität" unter „Forschung und Entwicklung", S. 146 f.). Indem die Marke Audi Sportlichkeit, Dynamik und Fahrspaß mit einer effizienten Fahrweise verbindet, wird sie ihrem Anspruch der Technologieführerschaft auch zukünftig gerecht.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
159 Mitarbeiter
162 Audi in der Gesellschaft
163 Standortbezogene Umweltaspekte
167 Produktbezogene Umweltaspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

MEILENSTEINE DER EFFIZIENZTECHNOLOGIEN DER MARKE AUDI

2011
- Einführung Q5 hybrid quattro
- Audi A1 Flottenversuch „eflott“

2010
- 52 Modelle < 140 g CO_2/km
- Vorstellung e-tron Modelle:
  Detroit-Showcar Audi e-tron; Audi A1 e-tron mit Range Extender; Audi e-tron Spyder
- 1. Platz Audi e-tron Silvretta bei der „Silvretta E-Auto Rallye Montafon 2010“

2009
- Einführung Start-Stopp-System und Fahrer-informationssystem mit Effizienzprogramm
- Vorstellung und Testfahrten Audi e-tron
- „Green Car of the Year Award“ für den A3 TDI clean diesel

2006
- 1. Sieg des Audi R10 mit Zwölfzylinder-TDI-Motor beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans
- Einführung Audi valvelift system (AVS)

2003
- Einführung Audi S tronic

2002
- Einführung FSI-Technologie

2001
- Fünftüriges Dreiliterfahrzeug: Audi A2 1.2 TDI

1999
- Großserienfahrzeug mit Vollaluminiumkarosserie: Audi A2

1994
- Einführung Audi Space Frame (ASF)

1989
- Einführung TDI-Technologie
- Hybridmodell Audi duo

1982
- Audi 100 überzeugt mit geringem c_w-Wert von 0,30

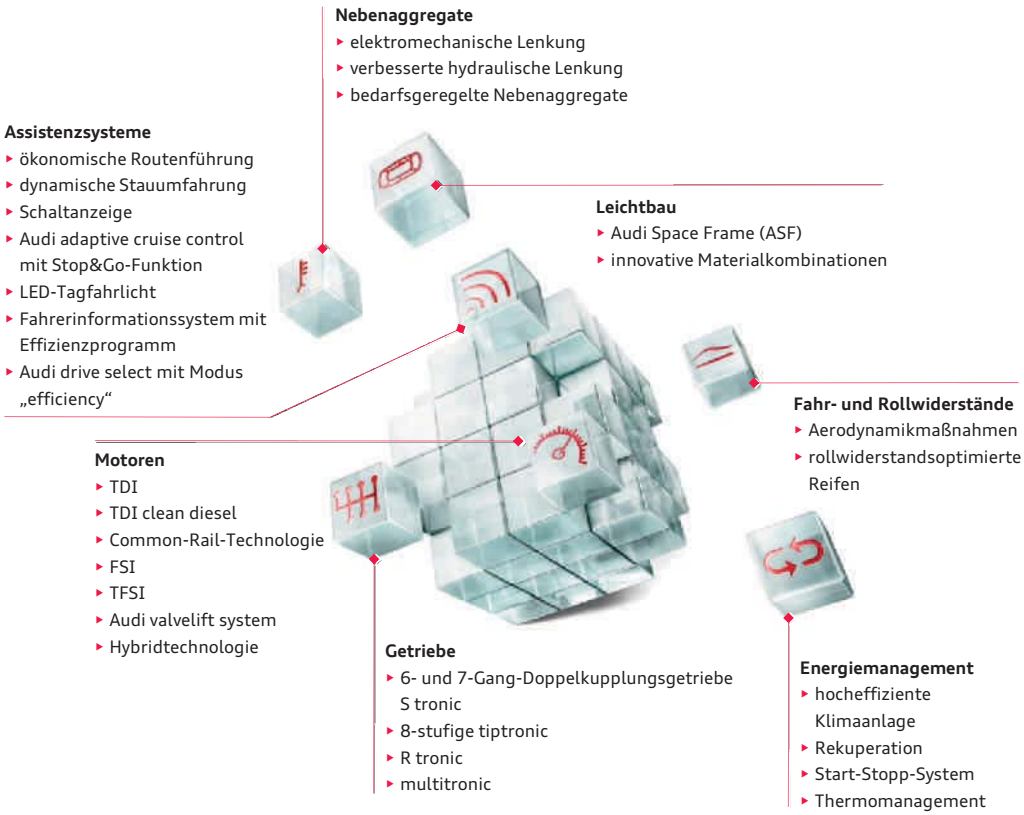
Hybridmodelle

Mit dem Audi Q5 hybrid quattro bringt die Marke Audi im Jahr 2011 das erste Hybridmodell auf den Markt, dem Anfang 2012 der Audi A6 hybrid folgen wird. Als Vollhybride können die beiden Fahrzeuge sowohl mit dem Verbrennungsmotor, allein mit dem Elektromotor oder im Hybridmodus fahren. Darüber hinaus gewinnen sie in Verzögerungsphasen Energie zurück und aktivieren bei starker Beschleunigung beide Motoren gemeinsam.
So können sie bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h rein elektrisch fahren – bei konstant 60 km/h beträgt die Reichweite dabei bis zu drei Kilometer.
Die beiden Antriebsquellen, ein 2.0 TFSI- und ein Elektromotor, die als paralleles Hybridsystem unmittelbar hintereinander angebracht sind, sorgen mit 180 kW (245 PS) Systemleistung und 480 Nm Systemdrehmoment für ein äußerst dynamisches Fahrverhalten. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch und der kombinierte CO_2-Ausstoß des Q5 hybrid quattro liegen bei 6,9 Liter Superkraftstoff bzw. 159 g CO_2/km. Auch der A6 hybrid überzeugt mit einem Normverbrauch von durchschnittlich 6,1 Litern Superkraftstoff pro 100 Kilometer, was CO_2-Emissionen von 142 g/km entspricht (Verbrauchs- und Emissionswerte vorläufig).
Im Laufe des Jahres 2012 wird darüber hinaus der A8 hybrid bestellbar sein, der bereits im Frühjahr 2010 als Technikstudie auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt wurde.

Modularer Effizienzbaukasten

Der Modulare Effizienzbaukasten leistet mit wegweisenden Technologien einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen aller Fahrzeuge der Marke Audi. Das kontinuierlich wachsende Portfolio umfasst dabei verschiedene Effizienzmodule, die bereits in zahlreichen Audi Modellen zur Serienausstattung gehören. Die Technologien werden stetig weiterentwickelt – so ist etwa das Start-Stopp-System seit dem Geschäftsjahr 2010 neben manuellen Schaltgetrieben auch für Automatikgetriebe erhältlich.

DER MODULARE AUDI EFFIZIENZBAUKASTEN



Prädiktive Schaltstrategie

Auch Weiterentwicklungen im Getriebe tragen im Rahmen des Modularen Effizienzbaukastens dazu bei, die Effizienz zu steigern. Durch die Einbeziehung von Informationen anderer Sensoren und Steuergeräte wurden die Getriebefunktionen bereits in der Vergangenheit verbessert – so kann dem Fahrer beispielsweise auf einer Schaltanzeige signalisiert werden, wann es unter Effizienzgesichtspunkten sinnvoll ist, den Gang zu wechseln. Neu ist nun die Auswertung von Streckendaten des Navigationssystems, um die Gangwahl zu verbessern. Durch diese Zusatzinformation kann etwa unnötiges Hochschalten vor Kurven vermieden werden, was zu einer sparsameren Fahrweise beiträgt. Die sogenannte prädiktive Schaltstrategie kam 2010 erstmals im 8-stufigen tiptronic Getriebe im neuen Audi A8 zum Einsatz.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
159 Mitarbeiter
162 Audi in der Gesellschaft
163 Standortbezogene Umweltaspekte
167 Produktbezogene Umweltaspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

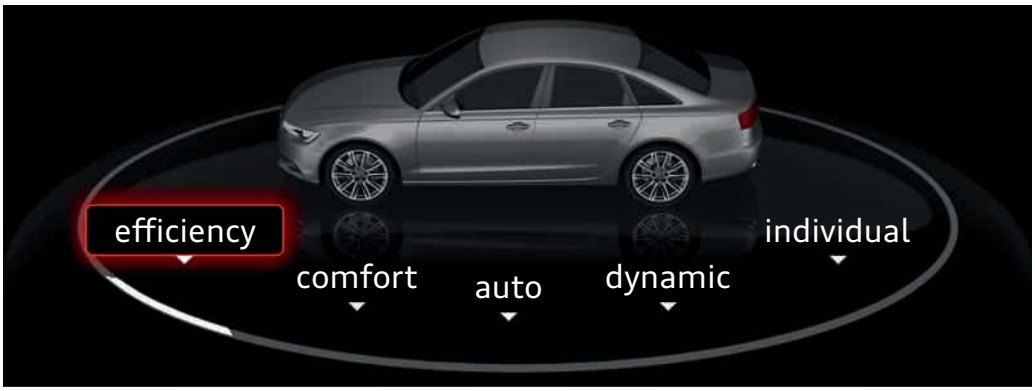
Aerodynamik

Fahrzeugaerodynamik ist ein weiterer wichtiger Baustein des Modularen Effizienzbaukastens, da eine Reduzierung der Fahrwiderstände wesentlich zur Effizienz beiträgt. So wurde auch bei den 2010 eingeführten Modellen auf eine vorteilhafte Aerodynamik geachtet:
Der neue Audi A7 Sportback ist mit einem Strömungswiderstandskoeffizienten (c_w-Wert) von 0,28 eines der aerodynamisch besten Fahrzeuge in seiner Klasse. Auch der Ende 2010 vorgestellte Audi A6 nimmt eine Spitzenposition in der Aerodynamik ein. Mit einem c_w-Wert von 0,26 ist darüber hinaus der neue Audi A8 das derzeit aerodynamisch weltbeste Fahrzeug der Luxusklasse. Die niedrigen aerodynamischen Fahrwiderstände ermöglichen in Kombination mit weiteren Effizienzmaßnahmen hervorragende Werte in Hinblick auf Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen.

Modus „efficiency“ im Audi drive select

In der neuen Generation des Audi A6 ist erstmals der Modus „efficiency“ im Fahrdynamiksystem Audi drive select erhältlich. Der neue Fahrmodus unterstützt eine verbrauchsoptimierte Fahrweise, die einzelne Fahrzeugsysteme wie Motor und Getriebe, das Fahrwerk oder die Klimatisierung einbindet, und kann so zu einer Effizienzsteigerung um bis zu 13 Prozent beitragen. Dank der Integration in das Audi drive select erfolgt die Aktivierung komfortabel mit nur einem Tastendruck.

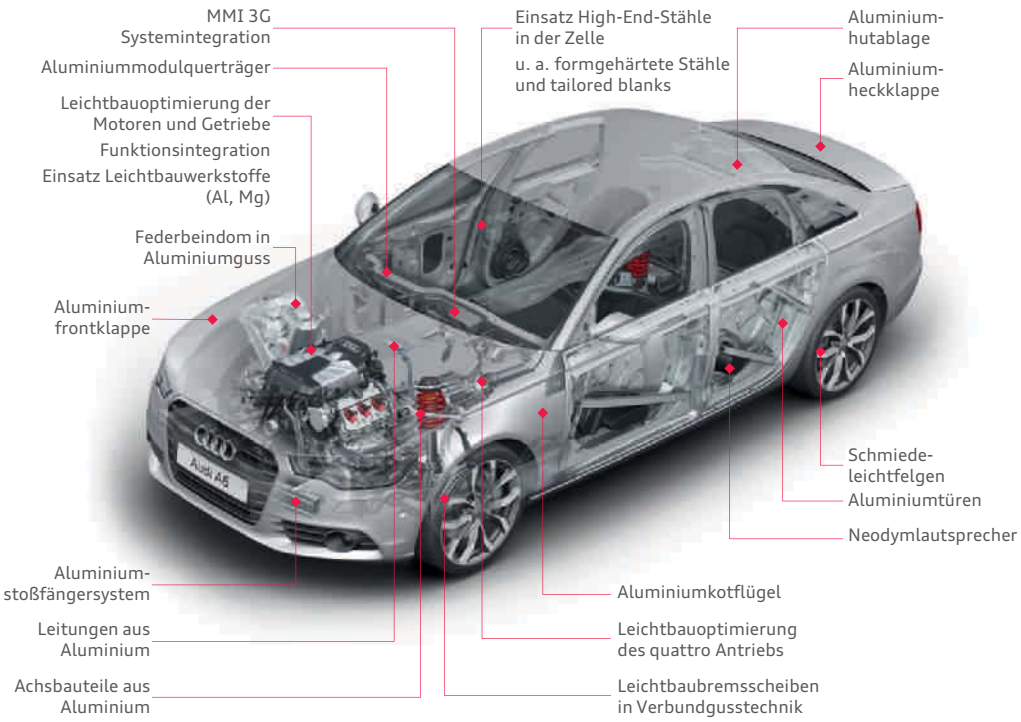
DER NEUE MODUS „EFFICIENCY“



Kernkompetenz Leichtbau

Insbesondere durch neue gesetzliche Anforderungen und gestiegene Komfortansprüche ist das Fahrzeuggewicht in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Da der Kraftstoffverbrauch pro 100 Kilogramm gespartem Gewicht um etwa 0,3 Liter auf 100 Kilometer sinkt, stellt die Umkehrung der Gewichtsspirale eine Grundvoraussetzung für Effizienzsteigerungen dar. Auch im Hinblick auf die Elektromobilität gewinnt Leichtbau immer mehr an Bedeutung, um das Gewicht der schweren Batterie zu kompensieren.
Bei der Marke Audi genießt der automobile Leichtbau traditionell einen besonderen Stellenwert – das Unternehmen hat bereits mit der Einführung der Audi Space Frame Technologie (ASF) vor mehr als 15 Jahren Pionierarbeit in diesem Gebiet geleistet. Heute achtet der Audi Konzern im Sinne eines intelligenten Leichtbaus insbesondere darauf, die richtigen Materialien an den passenden Stellen einzusetzen, um so die Gewichtsspirale umzukehren. Dazu wird neben Aluminium eine Vielzahl an weiteren Werkstoffen wie etwa hochfeste Stähle, Magnesium oder faserverstärkte Kunststoffe eingesetzt.
Ein großes Potenzial für Gewichtseinsparungen liegt in der Karosserie. Seit dem Jahr 1994 wurden bereits mehr als 600.000 Fahrzeuge mit Karosserien in ASF Bauweise – aus Vollaluminium oder in einer Aluminium-Mischbauweise – produziert und an Kunden ausgeliefert. Im Herbst 2010 wurde die Vollaluminiumkarosserie des neuen Audi A8, die etwa 40 Prozent leichter als eine vergleichbare Stahlkonstruktion ausfällt, als innovativste Serienkarosserie mit dem renommierten „EuroCarBody Award“ ausgezeichnet („Euro Car Body 2010“, 21.10.2010). Auch die in Aluminium-Hybrid-Bauweise gefertigte Karosserie des neuen Audi A6 ist etwa 15 Prozent leichter als eine konventionelle Stahlkonstruktion. So wiegt das Modell trotz verbesserten Komforts und erhöhter Sicherheitsvorkehrungen bis zu 80 Kilogramm weniger als sein Vorgänger.

LEICHTBAU IM NEUEN AUDI A6



Lagebericht

132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
159 Mitarbeiter
162 Audi in der Gesellschaft
163 Standortbezogene Umweltaspekte
167 Produktbezogene Umweltaspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
183 Disclaimer

Die Verwendung faserverstärkter Kunststoffe soll zukünftig deutlich intensiviert werden. Schon heute werden beispielsweise in den Modellen der R8 Baureihe neben Designkomponenten Außenhautbauteile sowie strukturell tragende Bauteile mit hohen mechanischen Anforderungen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) verbaut. Darüber hinaus werden der Serieneinsatz und geeignete Produktionsverfahren faserverstärkter Kunststoffe am Leichtbau Zentrum in Neckarsulm in einem eigens eingerichteten Technikum weiter forciert.
Auch die Konzernmarke Lamborghini belegt mit ihren Supersportwagen eine herausragende Position im automobilen Leichtbau. Im Jahr 2010 stellte sie beispielsweise auf dem Automobilsalon in Paris mit dem Lamborghini Sesto Elemento eine Technikstudie vor, die trotz Zehnzylinder-Motor und Allradantrieb lediglich 999 Kilogramm wiegt. Ein großer Teil der Gewichtseinsparung wurde durch den Einsatz von CFK erzielt – so bestehen etwa die Außenhaut sowie zahlreiche Strukturteile aus carbonfaserverstärktem Kunststoff.

Einsatz von Effizienzmodulen: A7 Sportback und A6

Im A7 Sportback und im neuen A6 hat die Marke Audi durch den Einsatz zahlreicher Bausteine aus dem Modularen Effizienzbaukasten erneut das Ziel erreicht, ein dynamisches Fahrgefühl mit einem niedrigen Kraftstoffverbrauch zu verbinden.
So konnte beispielsweise das Fahrzeuggewicht dank der konsequenten Umsetzung von Leichtbau bei Karosserie, Motor und Getriebe reduziert werden. Eine hocheffiziente Klimaautomatik, ein innovatives Thermomanagement, das Start-Stopp-System und Rekuperation sorgen zudem für ein hervorragendes Energiemanagement.
Weiterhin tragen Aerodynamikmaßnahmen und Leichtlaufreifen zu einer gesteigerten Effizienz bei. Durch eine bedarfsgerechte Regelung der Nebenaggregate, eine elektromechanische Servolenkung und den Einsatz von Assistenzsystemen konnten der Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen ebenfalls gesenkt werden.

Als Ergebnis dieser Maßnahmen erzielt der A7 Sportback mit der neuen Generation des 3.0 TDI-Motors und Frontantrieb bei einer Leistung von 150 kW (204 PS) einen durchschnittlichen Verbrauch von lediglich 5,3 Litern Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer und stößt dabei 139 g CO_2/km aus. Auch die neue A6 Limousine mit Frontantrieb und einer Leistung von 150 kW (204 PS) benötigt durchschnittlich lediglich 5,2 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer, was einem CO_2-Ausstoß von 137 g/km entspricht. Die noch sportlichere Variante des Sechszylinders mit 180 kW (245 PS) Leistung und quattro Antrieb verbraucht sowohl im A7 Sportback als auch im neuen A6 gerade einmal 6,0 Liter pro 100 Kilometer bzw. stößt 158 g CO_2/km aus.

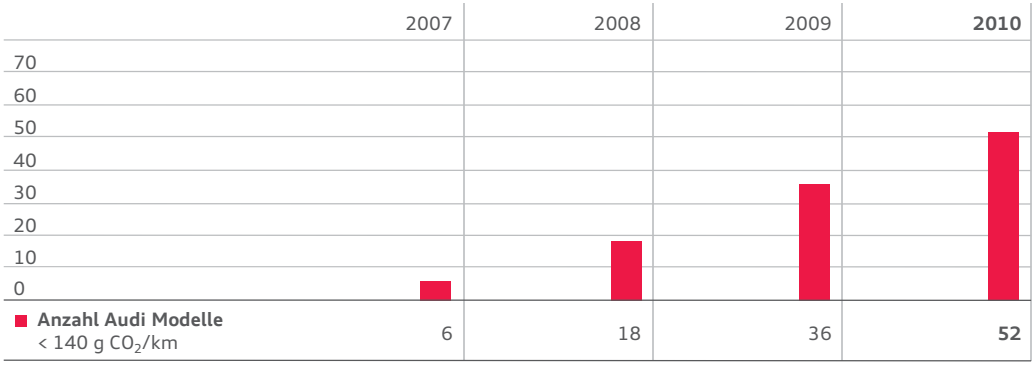
Zweite Generation des 3.0 TDI-Motors

Der 3.0 TDI-Motor wurde in seiner zweiten Generation durch zahlreiche Innovationen hinsichtlich Leistung und Effizienz optimiert. Der Sechszylinder-Motor mit 3,0 Litern Hubraum zeichnet sich dabei insbesondere durch sein niedriges Gewicht, eine geringe Reibung sowie ein modernes Kühlkonzept aus. Diese Eigenschaften sowie die Kombination mit weiteren Bausteinen aus dem Modularen Effizienzbaukasten führen dabei zu hervorragenden Werten im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen.
Seinen Einsatz findet der 3.0 TDI-Motor mit einer Leistungsspanne von 150 kW (204 PS) bis 184 kW (250 PS) dabei in unterschiedlichen Audi Modellen: Neben dem A7 Sportback und dem neuen Audi A6 wurde das Aggregat im Herbst 2010 beispielsweise in der Q7 Familie eingeführt – der neue Audi Q7 3.0 TDI quattro mit einer Leistung von 150 kW (204 PS) benötigt durchschnittlich 7,2 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer, was 189 g CO_2/km entspricht. Darüber hinaus wird diese besonders effiziente Motorvariante auch im Audi A8 erhältlich sein. Mit einer Leistung von 150 kW (204 PS) verbraucht die A8 Limousine mit Frontantrieb so durchschnittlich gerade einmal 6,0 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer und stößt damit 158 g CO_2/km aus.

Modelle unter 140 g CO_2/km

Dank des Einsatzes von Effizienztechnologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten erzielen zahlreiche Audi Modelle mit kraftvollen TDI- und TFSI-Motoren schon heute Verbrauchswerte, die belegen, dass sich Sportlichkeit und Effizienz nicht ausschließen.
So konnte die Marke Audi die Anzahl der Modelle mit einem CO_2-Ausstoß von unter 140 g/km in den vergangenen Jahren signifikant erhöhen. Diese lag zum Jahresende 2010 bereits bei 52 Modellen, von denen sogar rund ein Drittel der Fahrzeuge CO_2-Emissionen von unter 120 g CO_2/km aufweist.
Neben sparsamen TDI-Motoren sind bei diesen effizienten Modellen auch zahlreiche TFSI-Aggregate enthalten. So verbraucht beispielsweise der kraftvolle 1.4 TFSI-Motor im Audi A1 mit 90 kW (122 PS) Leistung und S tronic Getriebe gerade einmal 5,2 Liter Superkraftstoff pro 100 Kilometer und stößt damit 119 g CO_2/km aus.

AUDI MODELLE UNTER 140 G CO_2/KM (JAHRESENDSTAND)



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

RISIKEN, CHANCEN UND AUSBLICK
RISIKOBERICHT

Lagebericht

132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
159 Mitarbeiter
162 Audi in der Gesellschaft
163 Standortbezogene Umweltaspekte
167 Produktbezogene Umweltaspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
173 Risikobericht
179 Nachtragsbericht
179 Prognosebericht
183 Disclaimer

System des Risikomanagements im Audi Konzern

Weiterentwicklung des Risikomanagements

Die unternehmerische Tätigkeit des Audi Konzerns ist neben Chancen zwangsläufig auch mit Risiken verbunden. Aus diesem Grund unterhält der Audi Konzern bereits seit Jahren ein unternehmensweites Risikomanagementsystem. Dieses hat sich gerade im Zuge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise bewährt. Insbesondere dank der frühzeitigen Erkennung potenzieller Risiken und des Ergreifens geeigneter Gegenmaßnahmen war es dem Unternehmen möglich, auch während der größten Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit ein deutlich positives Ergebnis zu erwirtschaften.

Mit Inkrafttreten des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) wurden die gesetzlichen Rahmenbedingungen für Risikomanagement in Deutschland weiter verschärft. Gleichzeitig lassen der schnelle und massive gesamtwirtschaftliche Abschwung in der Krise und die unmittelbar darauf folgende Erholung auch in der Zukunft auf eine zunehmende Volatilität der globalen Märkte schließen. Damit werden langfristige Planungen und Prognosen für Unternehmen erschwert und sind mit deutlich höheren Unsicherheiten verbunden.

Der Audi Konzern hat auf diese Entwicklung umfassend reagiert und im abgelaufenen Geschäftsjahr ergänzend zur dezentralen Risikoorganisation ein zentrales Risikomanagement installiert. Zielsetzung ist, die vielfältigen, mit der Geschäftstätigkeit untrennbar verbundenen Risiken auch unter den zunehmend schwierigeren Rahmenbedingungen frühestmöglich zu identifizieren, zu minimieren bzw. zu eliminieren. Das bewusste Eingehen unternehmerischer Risiken erfolgt nur dann, wenn diese beherrschbar sind und in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen.

Wirkungsweise des Risikomanagements

Die operativen Aufgaben des Risikomanagements sind auch weiterhin in die Geschäftsprozesse durch dezentrale organisatorische Verfahren in den einzelnen Unternehmensbereichen und Tochtergesellschaften implementiert. Das zusätzlich installierte zentrale Risikomanagement agiert als Partner der dezentralen Risikoverantwortlichen und verabschiedet konzernweit gültige Verfahren und Standards für die Erfassung und Bewertung von Risiken. Zudem überwacht es die Wirksamkeit der dezentral eingesetzten Risikosteuerungsinstrumente (Internes Kontrollsystem) und stellt deren fortlaufende Optimierung sicher. Gleichzeitig beobachtet und analysiert das zentrale Risikomanagement die Entwicklung des Unternehmensumfelds hinsichtlich sich verändernder bzw. neuer Risikoindikatoren und soll so sicherstellen, dass präventive Maßnahmen frühzeitig durch die Risikoverantwortlichen implementiert werden.

DAS RISIKOMANAGEMENTSYSTEM IM AUDI KONZERN

Durch diesen ganzheitlichen Ansatz sollen sich die Risikotransparenz und das Risikobewusstsein im Unternehmen erhöhen. Der fortlaufende, strukturierte Austausch zwischen zentralem Risikomanagement und dezentralen Risikoverantwortlichen zielt dabei auf eine höhere Wirksamkeit der Risikofrüherkennung ab. Gleichzeitig unterstützt dieser kontinuierliche Dialog die offene Risikokultur im Audi Konzern.
Eine höhere Transparenz ermöglicht eine verbesserte Steuerung der Risiken und führt zu einer weiteren Stabilisierung des Geschäftsmodells. Damit soll das Erreichen der strategischen Unternehmensziele abgesichert werden.
Das zentrale Risikomanagement berichtet gemeinsam mit der Compliance-Organisation fortlaufend an Vorstand und Aufsichtsrat und unterstützt so den strategischen Entscheidungsprozess im Unternehmen. Die im Audi Konzern identifizierten Risiken sowie entsprechende Gegenmaßnahmen sind integrierter Bestandteil der Unternehmensplanung und -steuerung.

Integriertes internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Besondere Bedeutung wird dem integrierten internen Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess beigemessen.
Ziel dieses Kontrollsystems ist es, Risiken einer fehlerhaften Darstellung sowohl in der Buchführung als auch in der externen Berichterstattung zu minimieren. Demzufolge umfasst das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem im Hinblick auf die Abschlüsse des Audi Konzerns jene Maßnahmen, die eine zeitnahe, vollständige und korrekte Übermittlung von Informationen sicherstellen, die für die Aufstellung des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts erforderlich sind.
Innerhalb des Audi Konzerns ist das Rechnungswesen grundsätzlich dezentral organisiert. Im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen übernimmt die AUDI AG in Einzelfällen auch Rechnungswesenaufgaben für Tochtergesellschaften. Die Einzelabschlüsse der AUDI AG und deren Tochtergesellschaften werden nach den jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Für die AUDI AG sowie für die voll- und at-Equity-konsolidierten Konzerngesellschaften werden diese in einen Abschluss nach IFRS-Vorschriften übergeleitet. Bei der anschließenden Übermittlung an das Audi Konzernrechnungswesen kommt zur Gewährleistung der Datensicherheit ein marktgängiges Verschlüsselungsprodukt zum Einsatz.
Eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen geltenden IFRS-Vorschriften wird durch die Konzernbilanzierungsrichtlinie gewährleistet.
Durch diese sowie durch weitere konzernweite Bilanzierungsvorschriften sind sowohl die von der AUDI AG und den Konzerngesellschaften zu erstellenden Berichtsumfänge als auch der Konsolidierungskreis für den Konzernabschluss und die Anwendung gesetzlicher Regelungen detailliert geregelt. Zudem werden spezifische Anforderungen zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und der darauf aufbauenden Saldenabstimmung definiert sowie konkrete inhaltliche Anforderungen an die Konzerngesellschaften festgelegt.
Auf Konzernebene werden die von den Tochtergesellschaften aufgestellten Einzelabschlüsse ausgewertet und diskutiert. Neben den von den Abschlussprüfern erstellten Berichten finden hierbei auch die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften, in denen sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch Einzelsachverhalte der Tochtergesellschaften erörtert werden, Beachtung.
Eine eindeutige Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des „Mehr-Augen-Prinzips“ sind weitere wesentliche Kontrollinstrumente, die ebenso wie Plausibilitätskontrollen auch bei der Erstellung der Einzelabschlüsse der Konzerngesellschaften Grundlage sind. Darüber hinaus unterstützt die Konzernrevision mit Prüfungen das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem.
Seit 2009 wird im Konzernrechnungswesen der AUDI AG in enger Abstimmung mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, das Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) eingesetzt. Das System ermöglicht es, Daten des Rechnungswesens und des Controllings zu konsolidieren bzw. zu analysieren. Damit wurde eine zukunftssichere technische Plattform geschaffen, die neben einer zentralen Stammdatenpflege ein vereinheitlichtes Berichtswesen sowie größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Veränderungen der rechtlichen Rahmen-

bedingungen gewährleistet. Konzernrechnungswesen wie auch Konzerncontrolling profitieren hiervon in gleich hohem Maße.
Um potenzielle Fehlerquellen innerhalb des Rechnungslegungsprozesses zu minimieren, bietet VoKUs zusätzlich verschiedene Funktionen. Hierzu zählt zur Überprüfung der Datenkonsistenz ein mehrstufiges Validierungssystem, welches im Wesentlichen die Vollständigkeitsüberprüfung des angelieferten Datenmaterials sowie inhaltliche Querprüfungen zwischen Bilanz und Gewinn-und-Verlust-Rechnung zum Gegenstand hat. Darüber hinaus unterstützt VoKUs bei der Durchführung weiterer Plausibilitätskontrollen des Datenmaterials.

Risikodokumentation

Die Dokumentation der Risikolage des Audi Konzerns erfolgt gemäß den gesetzlichen Anforderungen. An die Risikoverantwortlichen der einzelnen Geschäftsbereiche der AUDI AG sowie der Tochtergesellschaften, von denen erhebliche Risiken für das Unternehmen ausgehen können, werden vom zentralen Risikomanagement entsprechende Risikoabfragen gerichtet.
Dabei werden für jedes identifizierte Einzelrisiko eine Eintrittswahrscheinlichkeit, eine Beurteilung des potenziellen Schadens sowie die Risikosteuerungsinstrumente und deren Wirksamkeit ermittelt.
Die Risikomeldungen werden durch das zentrale Risikomanagement auf Plausibilität und Angemessenheit überprüft. Hierbei werden situativ auch Gespräche unter Einbezug der Abschlussprüfer geführt. Das zentrale Risikomanagement erstellt auf Grundlage der Risikomeldungen eine Risikolandschaft für den Audi Konzern.
Der Abschlussprüfer beurteilt im Rahmen der Prüfung, ob der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in einer geeigneten Form getroffen hat und ob das danach einzurichtende Überwachungssystem seine Aufgaben erfüllen kann.
Der Audi Konzern wird damit den Anforderungen aus dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) gerecht. Die Anforderungen nach KonTraG werden zudem sukzessive in die Berichterstattung gemäß dem neuen Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) integriert.

Fortlaufende Überprüfung und Weiterentwicklung

Die Prozesse des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unterliegen im Audi Konzern einer fortlaufenden Überprüfung und Optimierung. Dabei fließen auch die Empfehlungen der internen Revision und der Abschlussprüfer als unabhängige Instanzen zur Überwachung der Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit ein.

Einzelrisiken

Die Geschäftstätigkeit des Audi Konzerns ist mit einer Vielzahl unterschiedlicher Risikofelder verbunden, die im Folgenden näher erläutert werden. Die dargestellten Risiken umfassen den Zeitraum der Jahre 2011 bis 2013.

Umfeldrisiken

Der Audi Konzern ist als global operierendes Unternehmen in hohem Maße von der Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weltweit beeinflusst. Von besonderer Bedeutung sind hierbei die für das Unternehmen wichtigen Absatzmärkte Europa, Nordamerika, China und Japan.
Die Weltwirtschaft erholte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr von den Folgen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise überraschend deutlich. Dabei war die Entwicklung der einzelnen Automobilmärkte von einer starken Heterogenität und Volatilität geprägt. Während vor allem die Pkw-Märkte in Asien, Lateinamerika und den USA hohe Wachstumsraten verzeichneten, blieb die Nachfrage auf den westeuropäischen Automobilmärkten überwiegend schwach. Belastend wirkte dabei insbesondere das Auslaufen staatlicher Stützungsprogramme in verschiedenen Ländern Westeuropas. Obwohl Premiumhersteller von den Einflüssen staatlicher Fördermaßnahmen nur in geringem Umfang betroffen waren, bleibt die Nachfrageentwicklung für Fahrzeuge des Premiumsegments infolge der zu beobachtenden hohen Volatilität der Automobilmärkte weiterhin mit gewissen Risiken behaftet.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
173 Risikobericht
179 Nachtragsbericht
179 Prognosebericht
183 Disclaimer

Der Audi Konzern hat sich in diesem Umfeld äußerst erfolgreich entwickelt und neue Rekordwerte bei Fahrzeugauslieferungen und Ergebniskennzahlen erzielt.
Treiber dieses Erfolges war zum einen das junge und attraktive Produktangebot der Marke Audi. Zum anderen wurden bereits in der Vergangenheit umfassende und nachhaltige Kosten- und Prozessverbesserungsmaßnahmen im Unternehmen eingeleitet, Strukturen optimiert und Fixkosten reduziert, um flexibel auf größere Nachfrageschwankungen reagieren zu können. 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. Für zusätzliche Flexibilität sorgen zudem mögliche Produktionsverlagerungen zwischen den Standorten durch den Einsatz der Produktionsdrehscheiben sowie eine effektive Zeitkontenbewirtschaftung.
Die Entwicklung auf den internationalen Rohstoffmärkten stellt ein weiteres Risiko für den Audi Konzern dar. So unterliegen alle für das Unternehmen relevanten Rohstoffmärkte einem fortlaufenden Monitoring, um die ausreichende Versorgung mit Produktionsmaterial sicherzustellen sowie das Kostenrisiko zu minimieren. Daneben kommen umfassende Absicherungsstrategien zum Einsatz.
Als Automobilhersteller ist für den Audi Konzern zudem die Entwicklung des Rohölpreises von großer Bedeutung. Eine nachhaltige Verteuerung führt neben steigenden Produktions- und Energiekosten im Unternehmen auch zu steigenden Kraftstoffkosten und damit letztlich zu einer möglichen Kaufzurückhaltung seitens der Kunden. Mit der fortlaufenden Optimierung konventioneller Antriebe, dem Einsatz umfassender Effizienzmaßnahmen am Fahrzeug sowie der Entwicklung alternativer Kraftstoffe und neuer Antriebskonzepte wie Hybrid- und Elektrofahrzeuge hat der Audi Konzern bereits frühzeitig reagiert. So bietet das Unternehmen schon heute seinen Kunden eine Vielzahl an Fahrzeugen, die dem Wunsch nach besonders effizienten und fortschrittlichen Fahrzeugkonzepten in hohem Maße gerecht werden.
Der Audi Konzern erwirtschaftet als global operierendes Unternehmen einen großen Teil seiner Umsatzerlöse in Fremdwährung. Hieraus ergeben sich schwer antizipierbare Risiken aus Wechselkursschwankungen gegenüber dem Euro, die das Konzernergebnis nachteilig beeinflussen können. Zu nennen sind hierbei insbesondere Währungsrisiken aus dem britischen Pfund, dem japanischen Yen und dem US-Dollar. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, nutzt der Audi Konzern geeignete Sicherungsinstrumente in wirtschaftlich sinnvollem Maße und in enger und fortlaufender Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern.
Weitere Risikofaktoren stellen nicht vorhersehbare wirtschaftspolitische Eingriffe, eine Eskalation politischer Spannungen, terroristische Anschläge, Naturkatastrophen sowie mögliche Pandemien dar. Diese können sich infolge einer negativen Beeinflussung der konjunkturellen Entwicklung oder der internationalen Kapitalmärkte auch auf die Geschäftsentwicklung des Audi Konzerns nachteilig auswirken. Derartige Risiken begrenzt der Audi Konzern durch die Erstellung von Notfallplänen sowie adäquate Versicherungen.

Branchenrisiken

Mit Überwindung der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich auch die Lage auf den internationalen Finanzmärkten weiter entspannt. Der Zugang zu Fremdkapital sowie die seitens der Banken erhobenen Risikoaufschläge haben sich für große Teile der Automobilindustrie deutlich verbessert. Dank der erfolgreichen Geschäftstätigkeit der vergangenen Jahre verfügt der Audi Konzern über eine hohe Liquidität und kann damit auch ohne die Aufnahme von Drittmitteln die zukünftigen Herausforderungen annehmen.
Infolge des deutlichen Anstiegs der weltweiten Automobilnachfrage hat sich auch die Situation auf dem Gebrauchtwagenmarkt deutlich verbessert. Dies hat sich zuletzt positiv auf die Bewertung der Restwertrisiken ausgewirkt. 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 durch die Restwertkommission 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.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
173 Risikobericht
179 Nachtragsbericht
179 Prognosebericht
183 Disclaimer

Die insgesamt zunehmend schwierigen Rahmenbedingungen in der Automobilindustrie haben einen verstärkten Verdrängungswettbewerb mit dem vermehrten Einsatz von Verkaufsförderungsmaßnahmen zur Folge. Hieraus können sich Preiserosionen sowie erhöhte Vermarktungskosten insbesondere in den für das Unternehmen wichtigen Verkaufsregionen Europa, USA, China und Japan ergeben, was wiederum die Umsatz- und Ergebnisentwicklung negativ beeinflusst. Auch aus der Preisgestaltung der direkten Wettbewerber, der sich der Audi Konzern auf Dauer nicht vollständig entziehen kann, resultieren bei einem Abwärtstrend negative Umsatz- und Ergebniseffekte. Zusätzlich können potenzielle staatliche Subventionen für einzelne Hersteller oder Fahrzeugklassen wettbewerbsverzerrend wirken und damit die Ergebnissituation des Audi Konzerns erheblich beeinträchtigen.
Eine weiterhin große Herausforderung für die gesamte Automobilindustrie sind die steigenden Anforderungen an die Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen von Fahrzeugen. So werden weltweit unterschiedliche gesetzliche Vorgaben wie beispielsweise CO_2-Grenzwerte diskutiert und in Kraft gesetzt. Zudem kann sich die anhaltende Diskussion in der Öffentlichkeit nachteilig auf das Image aller Automobilhersteller und damit letztlich negativ auf die Ertragslage des Audi Konzerns auswirken. Auch kann infolge der gestiegenen Sensibilität der Kunden für Umweltfreundlichkeit und Kraftstoffverbrauch eine dauerhafte Verschiebung des Nachfrageverhaltens in einzelnen Märkten hin zu kleineren Fahrzeugen nicht ausgeschlossen werden.
Der Audi Konzern stellt sich dieser Herausforderung nicht nur durch die entsprechende Erweiterung des Produktangebots um kleinere Modelle wie den Audi A1. So wurden in den vergangenen Jahren der Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen der gesamten Fahrzeugflotte durch den Einsatz zahlreicher technologischer Innovationen auf den Gebieten der Antriebstechnologie, des Leichtbaus, der Aerodynamik und der Energieeffizienz deutlich gesenkt. Zusätzlich erforscht das Unternehmen intensiv alternative Kraftstoffe und wird dem Wunsch der Kunden nach nachhaltiger Mobilität auch durch die Entwicklung fortschrittlicher Hybrid- und Elektrofahrzeuge umfassend gerecht.

Risiken aus der betrieblichen Tätigkeit

Der Audi Konzern ist im Rahmen seiner betrieblichen Tätigkeit vielfältigen Risiken ausgesetzt, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens nachteilig beeinflussen können.
Zu nennen sind hierbei folgenschwere Ereignisse wie Explosionen oder Großbrände, die sowohl Vermögenswerte des Konzerns erheblich beschädigen als auch zu einer Behinderung des Fertigungsprozesses führen können. Wesentliche Produktionsstörungen können zudem durch einen Ausfall der Energieversorgung sowie durch technische Ausfälle, insbesondere infolge von EDV-Störungen, hervorgerufen werden.
Derartige Risiken bergen zwar tendenziell ein hohes Schadenspotenzial, allerdings wird ihre Eintrittswahrscheinlichkeit als verhältnismäßig gering eingeschätzt. Der Audi Konzern wirkt diesen Risiken durch vorbeugende Maßnahmen wie Brandschutzeinrichtungen und Notfallpläne, Betriebsfeuerwehren und Gesundheitszentren sowie durch Versicherungsverträge in ausreichend hohem Umfang entgegen. Die hohe Flexibilität des Audi Produktionsnetzwerkes ermöglicht die Verlagerung von Fertigungskapazitäten und wirkt sich damit zusätzlich risikomindernd aus.
Lieferverzögerungen oder -ausfälle durch Lieferanten und Logistikdienstleister infolge von Werkzeugbruch, Elementarschäden oder Streiks bergen weitere Gefahren für Störungen im Produktionsprozess. Zudem waren als Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise vermehrt finanzielle Schieflagen bei Lieferanten und Händlern bis hin zur Insolvenz zu beobachten. Der Audi Konzern begrenzt derartige Risiken durch den Einsatz umfassender Auswahl-, Kontroll-, Steuerungs- und Unterstützungsverfahren.
Innerhalb der Automobilindustrie ist eine zunehmend enge Kooperation zwischen Herstellern und Lieferanten zu beobachten. Diese bringt jedoch neben wirtschaftlichen Vorteilen auch eine zunehmende Abhängigkeit, was durch den exklusiven Einsatz innovativer Technologien von global tätigen Zulieferbetrieben noch weiter verstärkt wird. Um sich gegen die hieraus resultierenden Risiken abzusichern, ergreift der Audi Konzern Maßnahmen wie eine entsprechende Gestaltung der Vertragsbedingungen oder den Verbleib des Eigentums an Werkzeugen beim Unternehmen.
Der Audi Konzern erweitert als innovativer Hersteller von Premiumfahrzeugen kontinuierlich sein Modellangebot und erschließt zahlreiche neue Produktsegmente. Zudem bringt das Unter-

nehmen fortlaufend neue Technologien wie Fertigungsverfahren, Assistenz- oder Sicherheitssysteme und Antriebskonzepte in Serie. Den gesamten Entscheidungsprozess für neue Produkte und Technologien begleiten hierbei sorgfältige Planungen sowie zahlreiche Marktstudien. Trotz dieser umfassenden Vorbereitungen kann jedoch der Markterfolg neuer Produkte und Technologien nicht immer eindeutig vorhergesagt werden.
Die Entwicklung neuer Produkte und Technologien ist zudem mit einer Vielzahl weiterer potenzieller Risiken verbunden. Zu nennen ist hierbei neben zeitlichen Verzögerungen sowie kurzfristigen Änderungen am Produkt insbesondere der Know-how-Verlust an konzernfremde Dienstleister. Gegen dieses Risiko schützt sich der Audi Konzern durch die konsequente Sicherung des geistigen Eigentums an Kernkompetenzen und die bewusste Auswahl zuverlässiger Systempartner.

Rechtliche Risiken

Die geltenden rechtlichen Regelungen bilden die Grundlage für alle Aktivitäten von Organen, Führungskräften und der Belegschaft des Audi Konzerns. Dabei verfolgt das Unternehmen eine Vielzahl an Maßnahmen, um die Einhaltung rechtmäßigen Handelns sicherzustellen. So werden an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konzernweite Verhaltensrichtlinien herausgegeben sowie fortlaufend Schulungen über neue Entwicklungen in der Gesetzgebung angeboten. Allerdings steigt durch die zunehmende Komplexität der rechtlichen Vorschriften, die Ausweitung der Geschäftstätigkeit sowie den hohen Internationalisierungsgrad des Audi Konzerns die Gefahr, unwissend und damit ungewollt gegen geltendes Recht zu verstoßen. Auch kann ein bewusstes individuelles Fehlverhalten einzelner Personen nie gänzlich ausgeschlossen werden. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die Compliance-Organisation im Unternehmen weiter ausgebaut, um diesen Risiken aktiv entgegenzuwirken.
Als Hersteller von Premiumfahrzeugen hat es sich der Audi Konzern zum Ziel gesetzt, den hohen Qualitätsansprüchen der Kunden umfassend gerecht zu werden. Wie bei jedem Unternehmen sind Ansprüche aus der Produkthaftung jedoch nie gänzlich auszuschließen. Hieraus können erhebliche finanzielle Einbußen, gerade infolge von Prozessen auf dem US-amerikanischen Markt, resultieren. Zudem kann es zu einer nicht unerheblichen Schädigung des Images der Marke Audi kommen, was die Ertragslage des Unternehmens nachhaltig gefährden kann. Diesem Risiko wirkt der Audi Konzern durch ein leistungsfähiges und konsequentes Qualitätsmanagement sowie den hohen Qualitätsstandard der Produkte aktiv entgegen. Des Weiteren werden Risiken aus der Produkthaftung durch Versicherungen abgesichert und durch die Bildung von Rückstellungen berücksichtigt.
Der Audi Konzern ist derzeit in keine Gerichts- oder Schiedsverfahren verwickelt, welche auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns nachhaltigen Einfluss nehmen können.

Personalrisiken

Der Audi Konzern wird als Hersteller von technologisch fortschrittlichen und qualitativ hochwertigen Premiumfahrzeugen auch zukünftig nur dank der hohen Einsatzbereitschaft sowie Qualifikation seiner Fach- und Führungskräfte erfolgreich sein. Ein Schwerpunkt der Aktivitäten des Personalmanagements ist daher die zielgerichtete Personalentwicklung sowie Weiterbildung der Belegschaft. Darüber hinaus nimmt der Audi Konzern als attraktiver Arbeitgeber eine ausgezeichnete Position im intensiven Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiter ein und trägt durch ein umfassendes Ausbildungsangebot im Unternehmen aktiv zur Nachwuchssicherung bei.
Einem möglichen Know-how-Verlust als Folge von Fluktuation oder Altersteilzeit wirkt der Audi Konzern durch die Sicherstellung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit, umfangreiche und bedarfsgerechte Anreizsysteme sowie ein intensives Kompetenzmanagement entgegen. Dies beinhaltet insbesondere den systematischen Wissenstransfer von ausscheidenden Experten und Führungskräften auf deren Nachfolger.
Der in Deutschland zu beobachtende demografische Wandel, mit einer zunehmend alternden und zugleich schrumpfenden Bevölkerung, stellt für alle Unternehmen eine große Herausforderung dar. Der Audi Konzern hat dies bereits vor langer Zeit erkannt und frühzeitig Maßnahmen eingeleitet, um dieser Entwicklung angemessen zu begegnen. Hierunter fallen Programme zur altersgerechten Gestaltung der Arbeitsbedingungen, Modelle zur individuellen Lebensarbeitszeit sowie spezielle Teilzeitarbeitsmöglichkeiten. Des Weiteren zählen hierzu die präventive

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
173 Risikobericht
179 Nachtragsbericht
179 Prognosebericht
183 Disclaimer

Gesundheitsarbeit im Unternehmen sowie die Stärkung des Bewusstseins der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Eigenverantwortung bei der individuellen Zukunftsvorsorge.

Informations- und IT-Risiken

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Realisierung fortlaufender und nachhaltiger Produktivitätsfortschritte sind leistungsfähige, kostengünstige und an den Geschäftsanforderungen im Audi Konzern ausgerichtete Prozesse und Informationstechnologien. Von zunehmender Bedeutung ist darüber hinaus die hohe Verfügbarkeit von Daten- und Informationsflüssen zwischen allen Konzernstandorten, um zeitnahe und effiziente Abläufe im Unternehmen zu gewährleisten. Gleichzeitig birgt die zunehmende elektronische Vernetzung jedoch potenzielle Informations- und IT-Risiken, welche sich nachteilig auf die Ertragslage auswirken können.
Hierunter fallen insbesondere der Ausfall wichtiger IT-Systeme innerhalb der Wertschöpfungskette, unberechtigte Systemzugriffe sowie die Entstehung heterogener Systemlandschaften. Eine weitgehende Abmilderung dieser Risiken erfolgt durch stabile und hochverfügbare IT-Infrastrukturen. Zusätzlich tragen konzernweite Sicherheitsstandards zur Kontinuität betrieblicher Abläufe wesentlich bei und gewährleisten in hohem Umfang die Unternehmenssicherheit.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit sieht sich der Audi Konzern finanzwirtschaftlichen Risiken ausgesetzt. Diese umfassen Marktpreisrisiken wie Zinsänderungs- und Preisrisiken durch Rohstoffe sowie Emittenten- und Liquiditätsrisiken. Des Weiteren kommen, infolge des hohen Internationalisierungsgrades des Unternehmens, Währungsrisiken insbesondere beim US-Dollar, dem britischen Pfund und dem japanischen Yen große Bedeutung zu.
Weiterführende 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“ dargestellt und Teil dieses Lageberichts.

Gesamteinschätzung der Risikosituation

Obwohl sich die weltweite Automobilnachfrage von den Folgen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise deutlich schneller erholt hat als erwartet, bleibt die weitere Entwicklung nur schwer prognostizierbar. So stellt insbesondere die erwartete volatile und gleichzeitig heterogene Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte für alle Unternehmen der Automobilindustrie ein nicht unerhebliches Risiko dar.
Unter Beachtung aller derzeit bekannten Gegebenheiten und Fakten liegen jedoch keine Risiken vor, welche den Fortbestand des Unternehmens in einem absehbaren Zeitraum gefährden.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem 31. Dezember 2010 ergaben sich keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

PROGNOSEBERICHT

Voraussichtliche Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Situation

Nach Einschätzung des Audi Konzerns wird sich der Aufschwung der Weltwirtschaft im Jahr 2011 weiter fortsetzen. Dabei werden die Schwellenländer in Asien und Lateinamerika eine hohe Dynamik aufweisen, während die Wachstumsgeschwindigkeit in zahlreichen Industrieländern niedrig bleiben wird.
In den meisten Ländern Westeuropas wird die Wirtschaft 2011 nach Einschätzung des Audi Konzerns moderat zunehmen. Dabei bleibt der stabile konjunkturelle Aufwärtstrend in Deutschland erhalten, wenngleich sich das Wachstum etwas verringern wird. So dürfte die Exportdynamik

nachlassen, während sich die Binnennachfrage dank zunehmender Unternehmensinvestitionen und eines gestärkten privaten Konsums weiter festigen wird. Ein positiver Einfluss wird dabei von einer weiteren Verbesserung der Arbeitsmarktlage ausgehen.
Die Wirtschaftsentwicklung der Länder Zentral- und Osteuropas dürfte 2011 zunehmend an Dynamik gewinnen. Dabei wird vor allem Russland von der steigenden Rohstoffnachfrage profitieren und ein kräftiges Wirtschaftswachstum aufweisen.
In den Vereinigten Staaten dürfte das Wirtschaftswachstum 2011 das Vorjahresniveau leicht übertreffen. Allerdings sind als Folge der weiterhin ungünstigen Situation am Arbeitsmarkt sowie der hohen Verschuldung der Privathaushalte hierbei vom privaten Konsum nur geringe positive Impulse auf die Konjunktur zu erwarten.
In Lateinamerika wird das Wirtschaftswachstum 2011 nach Einschätzung des Audi Konzerns niedriger ausfallen als im Vorjahr. Im internationalen Vergleich bleibt die wirtschaftliche Dynamik hierbei weiterhin überdurchschnittlich hoch.
Das Wirtschaftswachstum in den Schwellenländern Asiens wird 2011 nach Einschätzung des Audi Konzerns weiter dynamisch bleiben. So dürfte die chinesische Wirtschaft mit einer ähnlich hohen Rate wie im Vorjahr expandieren. Auch in Indien wird sich die kräftige konjunkturelle Entwicklung fortsetzen. Dagegen rechnet der Audi Konzern mit einer deutlichen Abschwächung des Wachstums der japanischen Wirtschaft.
Der Audi Konzern erwartet auch für das Jahr 2012, dass sich der Aufschwung der Weltwirtschaft fortsetzen wird. Dabei dürfte die Entwicklung in den einzelnen Regionen weiterhin von einer unterschiedlichen Dynamik geprägt sein.

Automobilindustrie

Die globalen Automobilmärkte werden nach Einschätzung des Audi Konzerns 2011 eine heterogene Entwicklung aufweisen. Dabei werden weltweit alle Absatzregionen mit Ausnahme von Westeuropa eine steigende Nachfrage nach Neufahrzeugen verzeichnen. Jedoch wird sich die Wachstumsdynamik in den asiatischen und lateinamerikanischen Märkten verlangsamen. Insgesamt wird die weltweite Automobilnachfrage vom Aufschwung der Weltwirtschaft profitieren und weiter zunehmen.
In Deutschland wird sich die Automobilkonjunktur 2011 nach Einschätzung des Audi Konzerns allmählich wieder normalisieren, nachdem der Pkw-Markt in den letzten beiden Jahren aufgrund der vorübergehend gewährten staatlichen Umweltprämie großen Schwankungen ausgesetzt war. Der Audi Konzern rechnet daher für das laufende Jahr mit einer moderaten Erholung gegenüber dem niedrigen Niveau von 2010.
Dagegen werden sich die Pkw-Neuzulassungen im westeuropäischen Ausland, insbesondere in großen Märkten wie Großbritannien und Frankreich, verringern. Belastende Einflussfaktoren sind dabei das Auslaufen von Förderprogrammen sowie die Konsumzurückhaltung infolge der Staatsschuldenkrise in einigen EU-Ländern.
Die Automobilkonjunktur in den Ländern Zentral- und Osteuropas wird sich im laufenden Jahr verbessern. Dabei rechnet der Audi Konzern vor allem in Russland mit einer weiter anhaltenden Aufwärtstendenz beim Pkw-Absatz.
In den Vereinigten Staaten wird sich die Automobilnachfrage 2011 nach Einschätzung des Audi Konzerns weiter erholen, wenngleich die Marktentwicklung insbesondere durch hohe Kraftstoffpreise beeinträchtigt bleiben wird.
Die Region Asien-Pazifik dürfte auch 2011 ein kräftiges Marktwachstum aufweisen und dadurch ihre Stellung als weltweit bedeutendste Absatzregion weiter ausbauen. Allerdings ist in China mit einer leichten Abschwächung der bislang hohen Marktdynamik zu rechnen. Neben verschärften Emissionsstandards und der Reduzierung staatlicher Fördermaßnahmen sind weitere regulative Eingriffe der Zentral- bzw. Stadtregierungen zu erwarten, die vor allem den Absatz im Volumensegment dämpfen werden. Auch auf dem indischen Pkw-Markt dürfte sich das Wachstumstempo 2011 gegenüber dem Vorjahr etwas verlangsamen. Dagegen wird der japanische Pkw-Markt im laufenden Jahr nach Einschätzung des Audi Konzerns einen deutlichen Rückgang aufweisen.
Für das Jahr 2012 erwartet der Audi Konzern eine weitere Zunahme der globalen Pkw-Nachfrage. Dabei dürften weltweit alle Absatzregionen steigende Neuzulassungen verzeichnen.

Voraussichtliche Entwicklung des Audi Konzerns

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich verbessert. Dennoch stellen die zuletzt massiven Schwankungen in der weltweiten Automobilnachfrage sowie die stark heterogene Entwicklung bedeutender Automobilmärkte für den Audi Konzern weiterhin eine große Herausforderung dar. Hinzu kommen die spürbar steigende Wettbewerbsintensität sowie der technologische Umbruch innerhalb der Automobilindustrie auf dem Weg zur Elektromobilität. Der Vorstand sieht das Unternehmen jedoch gut aufgestellt, um in den kommenden beiden Jahren den Wachstumskurs des Audi Konzerns weiter fortsetzen und die Marke Audi im Rahmen der Strategie 2020 zur weltweit führenden Premiummarke ausbauen zu können.

Lagebericht
132 Audi Konzern
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
173 Risikobericht
179 Nachtragsbericht
179 Prognosebericht
183 Disclaimer

Erwartete Entwicklung der Auslieferungen

Der Audi Konzern plant, in den kommenden beiden Jahren die Auslieferungen im Zuge des allgemein prognostizierten Anstiegs der weltweiten Automobilnachfrage über das Vorjahresniveau steigern zu können. So sollen bereits im Jahr 2011 über 1,2 Millionen Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert werden. Ziel ist es hierbei, die Marktanteile in zahlreichen bedeutenden Absatzmärkten weiter zu erhöhen und damit die starke Wettbewerbsposition im weltweiten Premiumsegment auszubauen.

Hierzu soll die junge und attraktive Audi Produktpalette auch zukünftig um zahlreiche neue Modelle und Derivate erweitert werden. Bereits heute verfügt die Marke mit den Vier Ringen mit Fahrzeugen vom Audi A1 bis zum Audi R8 Spyder über das breiteste Produktangebot aller Premiummarken. In den kommenden beiden Jahren sollen innovative und hoch emotionale Fahrzeugkonzepte im zunehmend intensiveren Wettbewerb dazu beitragen, neue Kundensegmente zu erobern und so die Attraktivität der Marke Audi nachhaltig zu steigern. Für zusätzliche positive Impulse sollen hierbei neben den bereits im vergangenen Jahr sehr erfolgreich eingeführten Fahrzeugneuheiten Audi A1, Audi A7 Sportback und Audi A8 insbesondere auch die Nachfolgegeneration des Audi A6, der neue Audi Q3 sowie der Ausbau der A1 Baureihe sorgen. Dem Wunsch der Kunden nach sportlichen und zugleich sparsamen Mobilitätskonzepten will die Marke Audi dabei dank kontinuierlicher Effizienzsteigerungen über die gesamte Modell- und Motorenpalette hinweg weiterhin in vollem Umfang gerecht werden. Daneben beabsichtigt das Unternehmen, durch die Entwicklung moderner Hybrid- und Elektroantriebe attraktive technische Lösungen für die Mobilität von morgen zu bieten. So wurde im März des vergangenen Jahres die Hybridstudie der Luxuslimousine Audi A8 der Weltöffentlichkeit präsentiert. Mit der geplanten Markteinführung des neuen Audi Q5 hybrid quattro im Jahr 2011 wird die Marke mit den Vier Ringen zudem ein Vollhybridfahrzeug im Angebot haben. Kurze Zeit später soll dann mit dem neuen Audi A6 hybrid eine attraktive Hybridvariante der beliebten Business-Limousine folgen. Darüber hinaus soll bereits im Jahr 2012 der rein elektrisch angetriebene Supersportwagen Audi e-tron in einer Kleinserie auf den Markt kommen. Die Studie des Audi e-tron hatte aufgrund ihres technologisch wegweisenden Konzepts für großes Aufsehen bei der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt im Jahr 2009 gesorgt.

Auf dem deutschen Automobilmarkt plant die Marke Audi, die Auslieferungen an Kunden in den kommenden beiden Jahren weiter zu steigern und dabei den Marktanteil im Premiumsegment zu erhöhen.

Auch auf den westeuropäischen Auslandsmärkten will die Marke mit den Vier Ringen trotz der erwarteten schwierigen Rahmenbedingungen ein weiteres Wachstum der Fahrzeugverkäufe erzielen und so ihre Führungsposition im Premiumsegment stärken.

In der Region Zentral- und Osteuropa und hier insbesondere in Russland strebt das Unternehmen in den Jahren 2011 und 2012 einen deutlichen Anstieg der Kundenauslieferungen an. Die gute Wettbewerbsposition der Marke Audi soll hierbei weiter ausgebaut werden.

Der chinesische Automobilmarkt wird in den kommenden beiden Jahren Deutschland als größten Markt für Audi Fahrzeuge voraussichtlich ablösen. So plant die Marke mit den Vier Ringen, den Wachstumskurs der vergangenen Jahre im chinesischen Premiummarkt fortzusetzen und die führende Position auch 2011 und 2012 zu festigen. Hierzu sollen die lokalen Fertigungskapazitäten sowie das Produktangebot der Marke in China weiter ausgebaut und das Händlernetz bis zum Jahr 2013 auf mehr als 400 Betriebe erweitert werden.

Indien wird für die Marke Audi auch weiterhin ein bedeutender Wachstumsmarkt bleiben. So beabsichtigt das Unternehmen, in den kommenden beiden Jahren den Ausbau der Vertriebs- und Handelsstruktur weiter voranzutreiben, das Markenimage kontinuierlich zu verbessern und die Fahrzeugverkäufe deutlich zu erhöhen.
Das positive Momentum der Marke Audi auf dem US-amerikanischen Markt soll auch 2011 und 2012 beibehalten werden. Dank der Einführung neuer attraktiver Audi Modelle sowie der Vermarktung der besonders leistungsfähigen und dabei zugleich sparsamen Diesel-Antriebstechnologie will die Marke Audi in den USA neue Auslieferungsrekorde erreichen.

Erwartete Ertragslage

Mit der in den Geschäftsjahren 2011 und 2012 angestrebten Zunahme der Fahrzeugverkäufe werden sich voraussichtlich auch jeweils die Umsatzerlöse des Audi Konzerns merklich erhöhen. Dabei plant das Unternehmen, auf Grundlage seiner effektiven und effizienten Strukturen und Prozesse sowie durch kontinuierliche Kostenoptimierungen und ein konsequentes Investitionsmanagement in allen Geschäftsbereichen auch das Operative Ergebnis entsprechend zu steigern. Die Operative Umsatzrendite soll sich dabei weiterhin am hohen Niveau des Jahres 2010 orientieren.

Erwartete Finanzlage

Auch in den kommenden beiden Geschäftsjahren beabsichtigt der Audi Konzern, das geplante Wachstum vollständig aus dem erwirtschafteten Cashflow zu finanzieren. Trotz der deutlich höheren geplanten Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit infolge der Fortsetzung der langfristig angelegten Modelloffensive sowie der Entwicklung neuer Technologien soll hierbei ein deutlicher Überschuss erwirtschaftet werden. Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit des Audi Konzerns wird sich in den Jahren 2011 und 2012 voraussichtlich weiter erhöhen.

Investitionen

Die Investitionsplanung des Audi Konzerns sieht die kundenorientierte Ausweitung der Modell- und Motorenpalette sowie den dazu notwendigen Ausbau der Standorte und Entwicklungs- und Fertigungsstrukturen vor. Zudem stehen die Verbesserung der Produktivität und der Qualität der Prozessketten sowie der Ausbau des Händler- und Servicenetzes zur Stärkung der Kundenbegeisterung im Fokus. Einen weiteren Schwerpunkt bilden Effizienzmaßnahmen am Gesamtfahrzeug, die fortlaufende Optimierung der konventionellen Antriebe sowie die Entwicklung alternativer Kraftstoffe und neuer Mobilitätskonzepte wie Elektro- und Hybridmodelle. Alle Investitionsmaßnahmen vereinen hierbei das Ziel, die Marktposition des Audi Konzerns durch eine vorausschauende Modell-, Technologie- und Markenstrategie nachhaltig weiter zu verbessern.
Insgesamt plant der Audi Konzern für den Zeitraum 2011 bis 2015 Sachinvestitionen von über 11 Mrd. EUR. Mit dem größten Investitionsprogramm in der Unternehmensgeschichte stellt der Audi Konzern die Weichen für ein nachhaltiges, profitables Wachstum und untermauert den Anspruch, zum weltweit führenden Automobilhersteller von Premiumfahrzeugen aufzusteigen.
Ein konsequentes Investitionsmanagement stellt hierbei eine termingerechte und den hohen Qualitätsansprüchen im Audi Konzern entsprechende Umsetzung aller Investitionsvorhaben sicher.

Erwartete Entwicklung der Belegschaft

Die Zahl der Belegschaftsmitglieder des Audi Konzerns wird sich in den Jahren 2011 und 2012 im Zuge des geplanten Unternehmenswachstums voraussichtlich leicht erhöhen.

Chancen der künftigen Entwicklung

Im Rahmen der strategischen Zielsetzung, die Marke Audi zur weltweit führenden Premiummarke auszubauen, verfolgt das Management des Audi Konzerns eine Vielzahl an Maßnahmen, die das nachhaltige und profitable Wachstum des Unternehmens sicherstellen sollen. Hierbei ergeben sich auch Chancen und Potenziale, welche fortlaufend in den Planungen berücksichtigt werden, um sie zeitnah zu nutzen.

Eine herausragende Bedeutung hat dabei die konsequente Fortsetzung der Produktoffensive. Nach neun erfolgreich eingeführten Fahrzeugneuheiten im Jahr 2010 werden auch 2011 und 2012 wieder zahlreiche neue Modelle zusätzliches Absatzpotenzial bieten. Hohe Bedeutung kommt hierbei unter anderem der Erneuerung der volumenstarken Audi A6 Baureihe zu. Zudem wird das Angebot im Bereich der Premium-SUV um den Audi Q3 erweitert. Die sehr erfolgreich in den Markt gestartete Baureihe Audi A1 wird um neue, attraktive Varianten ergänzt werden. Daneben will das Unternehmen auch zukünftig seinen „Vorsprung durch Technik“ durch zahlreiche Innovationen im Fahrzeugbau unter Beweis stellen. Große Chancen bieten sich hierbei unter anderem aus der Entwicklung wettbewerbsüberlegener Technologien auf dem Weg zur Elektromobilität. So verfügt der Audi Konzern über die notwendige Infrastruktur sowie entsprechend ausgebildete Spezialisten und Ingenieure, um sich einen Technologievorsprung zu erarbeiten.
Die Marke Audi hat in den vergangenen Jahren weltweit eine starke Zunahme an Bekanntheit und Beliebtheit erfahren. So gelten die Vier Ringe heute in vielen Absatzmärkten als Synonym für Innovation, Qualität, Sportlichkeit und Effizienz. Dieses Markenimage eröffnet dem Unternehmen die Chance, das qualitative Wachstum auch zukünftig erfolgreich fortzusetzen.
So sollen die Marktanteile in wichtigen Absatzmärkten weiter ausgebaut werden. Dabei plant der Audi Konzern, in den gesättigten Märkten die Anstrengungen weiter zu intensivieren, um die hervorragende Position im Premiumsegment zu sichern und auszubauen. Hohe Wachstumschancen für die Marke Audi ergeben sich hierbei insbesondere in den USA.
Die sehr gute Entwicklung in den jungen, aufstrebenden Wachstumsmärkten soll auch in den kommenden beiden Jahren weiter fortgesetzt werden. Große Bedeutung kommt dabei den Automobilmärkten in Indien und China zu, wo die Marke Audi durch einen Ausbau des exklusiven Audi Händler- und Servicenetzes sowie ein auf die lokalen Bedürfnisse abgestimmtes Fahrzeugangebot das große Wachstumspotenzial aktiv nutzen möchte.
Neben den strategiebezogenen Determinanten können sich auch aus externen Bestimmungsfaktoren Chancen für den Audi Konzern ergeben. Potenziale bergen hierbei unter anderem die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die damit verbundene Nachfrage nach Premiumfahrzeugen sowie die gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen.

Gesamteinschätzung der erwarteten künftigen Entwicklung

Im abgelaufenen Geschäftsjahr ist der Audi Konzern auf den im Jahr 2009 krisenbedingt unterbrochenen Wachstumspfad der letzten Jahre zurückgekehrt. Mit neuen Rekordwerten bei Auslieferungen und Ergebniskennzahlen hat das Unternehmen zugleich seine hohe Ertragskraft und Wettbewerbsfähigkeit eindrucksvoll unter Beweis gestellt.
Auch für die zukünftigen Herausforderungen sieht der Vorstand das Unternehmen gut aufgestellt, um den Kurs des nachhaltigen und profitablen Wachstums fortsetzen zu können.
So werden die bereits in der Vergangenheit angestoßenen Maßnahmen zur langfristigen Verbesserung der Prozessabläufe und Kostensituation in allen Geschäftsbereichen konsequent weiter vorangetrieben. Zudem wird das attraktive Produktangebot der Marke Audi fortlaufend ausgebaut. Durch kontinuierliche Effizienzsteigerungen über die gesamte Modell- und Motorenpalette hinweg sowie die konsequente Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte wie Elektro- oder Hybridmodelle wurden dabei frühzeitig die Weichen für das angestrebte langfristige Wachstum des Unternehmens gestellt. Die erfolgreiche Umsetzung dieser Vorhaben stellt dabei eine hohe Motivation und Identifikation der Belegschaft mit dem Unternehmen sicher.
Für die Geschäftsjahre 2011 und 2012 geht der Audi Konzern von einem weiteren Anstieg der weltweiten Nachfrage nach Premiumautomobilen aus. Es ist das Ziel des Audi Konzerns, dass sich diese Entwicklung sowie die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens positiv in den wesentlichen Kennzahlen des Konzerns niederschlagen. Damit möchte der Audi Konzern den Wachstumskurs bei Fahrzeugauslieferungen und wesentlichen Finanzkennzahlen fortsetzen.

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
141 Geschäft und Rahmenbedingungen
156 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Soziale und ökologische Aspekte
173 Risiken, Chancen und Ausblick
173 Risikobericht
179 Nachtragsbericht
179 Prognosebericht
183 Disclaimer

Audi Konzernabschluss zum 31. Dezember 2010

Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Anhang	2010	2009
Umsatzerlöse	1	**35.441**	29.840
Herstellungskosten	2	**–29.706**	–25.649
Bruttoergebnis vom Umsatz		**5.735**	4.191
Vertriebskosten	3	**–3.038**	–3.138
Allgemeine Verwaltungskosten	4	**–374**	–301
Sonstige betriebliche Erträge	5	**1.684**	1.475
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	**–667**	–622
Operatives Ergebnis		**3.340**	1.604
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	7	**220**	110
Finanzierungsaufwendungen	8	**–294**	–269
Übriges Finanzergebnis	9	**368**	483
Finanzergebnis		**293**	324
Ergebnis vor Steuern		**3.634**	1.928
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	**–1.004**	–581
Ergebnis nach Steuern		**2.630**	1.347
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter		**45**	48
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG		**2.586**	1.300
Gewinnverwendung Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG			
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	11	**–2.010**	–1.172
Einstellung in die Gewinnrücklagen		**576**	128

in EUR	Anhang	2010	2009
Ergebnis je Aktie	12	**60,13**	30,23
Verwässertes Ergebnis je Aktie	12	**60,13**	30,23

Download

Gesamtergebnisrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	2010	2009
Ergebnis nach Steuern	2.630	1.347
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Veränderungen	15	16
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	–25	13
Cashflow-Hedges		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Veränderungen	–402	163
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	–46	–341
Unterschiede aus der Währungsumrechnung		
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Veränderungen	31	6
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	–	–
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete latente Steuern	190	78
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	–186	–113
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	19	–1
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–404	–178
Gesamtergebnis	2.227	1.169
Aktionären der AUDI AG zuzurechnen	2.176	1.126
Anderen Gesellschaftern zuzurechnen	50	43

Download

Das Gesamtergebnis des Geschäftsjahres 2010 beruht in Höhe von –402 Mio. EUR auf Marktwertänderungen der effektiven Teile von Cashflow-Hedge-Beziehungen – im Wesentlichen bedingt durch eine Veränderung des Außenwertes des Euro zum 31. Dezember 2010.
Diesen negativen Fair-Value-Änderungen der Cashflow-Hedges stehen aber aufgrund der Effektivität der Sicherungen entsprechende Gewinnpotenziale in nahezu gleicher Höhe aus den zugrunde liegenden Grundgeschäften (Fahrzeugumsätze, Materialeinkäufe) gegenüber. Diese Gewinnpotenziale werden jedoch zum 31. Dezember 2010 noch nicht berücksichtigt, sondern gehen erst in künftigen Perioden – zum Zeitpunkt der Erfüllung der Grundgeschäfte – in die Gesamtergebnisrechnung ein.

Das Gesamtergebnis teilt sich auf die Audi Aktionäre und auf die anderen Gesellschafter wie folgt auf:

in Mio. EUR	Audi Aktionäre		Andere Gesellschafter		Gesamt	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Ergebnis nach Steuern	2.586	1.300	45	48	2.630	1.347
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	–10	29	–	–	–10	29
Darauf latente Steuern	3	–8	–	–	3	–8
Cashflow-Hedges	–448	–178	–	–	–448	–178
Darauf latente Steuern	132	53	–	–	132	53
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	25	10	6	–3	31	6
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	–186	–110	–	–2	–186	–113
Darauf latente Steuern	55	33	–	1	55	34
At-Equity-bewertete Anteile nach Steuern	19	–1	–	–	19	–1
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–410	–174	6	–4	–404	–178
Gesamtergebnis	2.176	1.126	50	43	2.227	1.169

Download

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

Bilanz des Audi Konzerns

AKTIVA in Mio. EUR	Anhang	31.12.2010	31.12.2009
Langfristige Vermögenswerte		**10.584**	9.637
Anlagevermögen		**8.677**	8.296
Immaterielle Vermögenswerte	14	**2.357**	2.171
Sachanlagen	15	**5.803**	5.795
Vermietete Vermögenswerte	16	**12**	12
At-Equity-bewertete Anteile		**326**	212
Übrige Finanzanlagen	17	**180**	107
Aktive latente Steuern	18	**1.347**	919
Sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	19	**560**	422
Kurzfristige Vermögenswerte		**20.188**	16.913
Vorräte	20	**3.354**	2.568
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	**2.099**	2.281
Effektive Ertragsteueransprüche	22	**13**	23
Sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	19	**2.658**	4.764
Wertpapiere	23	**1.339**	821
Zahlungsmittel	23	**10.724**	6.455
Bilanzsumme		**30.772**	**26.550**

PASSIVA in Mio. EUR	Anhang	31.12.2010	31.12.2009
Eigenkapital		**11.310**	10.632
Anteile der Aktionäre der AUDI AG	24	**11.172**	10.221
Gezeichnetes Kapital	24	**110**	110
Kapitalrücklage	24	**2.510**	1.924
Gewinnrücklagen	24	**8.552**	8.187
Anteile anderer Gesellschafter	24	**138**	411
Fremdkapital		**19.462**	15.918
Langfristige Schulden		**7.484**	6.425
Finanzschulden	25	**15**	2
Passive latente Steuern	26	**22**	45
Sonstige Verbindlichkeiten	27	**712**	527
Rückstellungen für Pensionen	28	**2.331**	2.098
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	29	**636**	773
Sonstige Rückstellungen	30	**3.768**	2.979
Kurzfristige Schulden		**11.979**	9.493
Finanzschulden	25	**810**	577
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	**3.510**	3.114
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	29	**857**	405
Sonstige Verbindlichkeiten	27	**4.447**	2.895
Sonstige Rückstellungen	30	**2.354**	2.502
Bilanzsumme		**30.772**	26.550

Download

Kapitalflussrechnung des Audi Konzerns

vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio. EUR	2010	2009
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	3.634	1.928
Ertragsteuerzahlungen	–941	–574
Abschreibungen und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	567	480
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.542	1.285
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Finanzanlagen	1	9
Abschreibungen auf vermietete Vermögenswerte	1	1
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	3	–5
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	–95	–60
Veränderung der Vorräte	–599	827
Veränderung der Forderungen	213	103
Veränderung der Verbindlichkeiten	969	–339
Veränderung der Rückstellungen	600	327
Veränderung der vermieteten Vermögenswerte	0	–8
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	–97	144
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	5.797	4.119
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	–630	–528
Investitionen in Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	–1.449	–1.265
Erwerb von Tochtergesellschaften und Beteiligungen	–207	–42
Veräußerung von Beteiligungen	–	2
Sonstige zahlungswirksame Veränderungen	26	36
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	–498	–12
Veränderung der Termingeldanlagen und der ausgereichten Darlehen	1.812	377
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	–946	–1.433
Kapitaleinzahlungen	586	308
Gewinnabführung	–1.172	–1.230
Kapitaltransaktionen mit nicht beherrschenden Gesellschaftern	–125	–
Veränderung der Finanzschulden	61	–138
Leasingzahlungen	0	–1
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	–650	–1.061
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	68	–3
Veränderung der Zahlungsmittel	4.268	1.622
Zahlungsmittel Anfangsbestand	6.455	4.833
Zahlungsmittel Endbestand	10.724	6.455

in Mio. EUR	2010	2009
Zahlungsmittel	10.724	6.455
Termingeldanlagen, Wertpapiere und ausgereichte Darlehen	3.484	4.789
Brutto-Liquidität	14.208	11.244
Kreditstand	–825	–579
Netto-Liquidität	13.383	10.665

Download

Die Kapitalflussrechnung wird unter Punkt 35 im Anhang erläutert.

Konzernabschluss

184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Konzernanhang

190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

Eigenkapitalveränderungsrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand 1.1.2009	110	1.617
Ergebnis nach Steuern	–	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–
Gesamtergebnis	–	–
Kapitalerhöhung	–	308
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	–	–
Stand 31.12.2009	110	1.924
Stand 1.1.2010	110	1.924
Ergebnis nach Steuern	–	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–
Gesamtergebnis	–	–
Kapitalerhöhung	–	586
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	–	–
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–
Stand 31.12.2010	**110**	**2.510**

				Gewinnrücklagen		Eigenkapital		
Gesetzliche und andere Gewinnrücklagen	Währungsumrechnungsrücklage	Rücklage für Cashflow-Hedges	Rücklage für Marktbewertung Wertpapiere	Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	At-Equity-bewertete Anteile	Anteile der Aktionäre der AUDI AG	Anteile anderer Gesellschafter	**Gesamt**
7.865	–6	538	–24	–129	–11	9.960	368	**10.328**
1.300	–	–	–	–	–	1.300	48	**1.347**
–	10	–126	20	–78	–1	–174	–4	**–178**
1.300	10	–126	20	–78	–1	1.126	43	**1.169**
–	–	–	–	–	–	308	–	**308**
–1.172	–	–	–	–	–	–1.172	–	**–1.172**
7.993	3	412	–4	–206	–11	10.221	411	**10.632**
7.993	3	412	–4	–206	–11	10.221	411	**10.632**
2.586	–	–	–	–	–	2.586	45	**2.630**
–	25	–316	–7	–131	19	–410	6	**–404**
2.586	25	–316	–7	–131	19	2.176	50	**2.227**
–	–	–	–	–	–	586	–	**586**
–2.010	–	–	–	–	–	–2.010	–	**–2.010**
208	–	–	–	–9	–	199	–324	**–125**
8.776	**28**	**97**	**–11**	**–346**	**8**	**11.172**	**138**	**11.310**

Download

Anhang

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2010

in Mio. EUR	Bruttobuchwerte							
	Anschaffungs-/Herstellungskosten 1.1.2010	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge	Veränderungen aus der At-Equity-Bewertung	Umbuchungen	Abgänge	Anschaffungs-/Herstellungskosten 31.12.2010
Immaterielle Vermögenswerte	4.684	150	1	717	–	7	26	5.532
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	509	78	1	87	–	7	6	676
Goodwill	–	72	–	–	–	–	–	72
Aktivierte Entwicklungskosten, in Entwicklung befindliche Produkte	866	–	–	502	–	–468	–	900
Aktivierte Entwicklungskosten, derzeit genutzte Produkte	3.307	–	–	128	–	468	21	3.883
Anzahlungen immaterielle Vermögenswerte	1	0	–	0	–	0	–	1
Sachanlagen	20.145	100	20	1.362	–	–7	534	21.085
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken sowie geleaste Gebäude	4.121	55	17	156	–	62	16	4.396
Technische Anlagen und Maschinen	4.789	13	0	127	–	137	219	4.848
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleaste Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	10.616	28	2	686	–	298	285	11.345
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	618	3	0	393	–	–503	15	496
Vermietete Vermögenswerte	17	–	2	–	–	–	0	19
At-Equity-bewertete Anteile	212	–	24	–	91	–	–	326
Übrige Finanzanlagen	140	–22	2	67	–	–	4	183
Anteile an verbundenen Unternehmen	126	–24	2	4	–	–	1	106
Anteile an assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	11	2	–	63	–	–	–	76
Wertpapiere	2	–	–	–	–	–	2	–
Anlagevermögen gesamt	**25.197**	**227**	**49**	**2.146**	**91**	**–**	**564**	**27.145**

								Wertberichtigungen	Buchwerte	
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2010	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge planmäßig	Zugänge außerplanmäßig	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen 31.12.2010	**31.12.2010**	31.12.2009
2.512	5	1	531	210	1	26	58	3.176	**2.357**	2.171
327	5	1	94	21	1	6	–	444	**232**	182
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**72**	–
49	–	–	–	30	–15	–	0	64	**836**	817
2.136	–	–	437	159	15	21	58	2.668	**1.215**	1.171
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**1**	1
14.351	9	3	1.173	253	–1	506	–	15.281	**5.803**	5.795
2.047	4	3	165	–	–	13	–	2.206	**2.190**	2.075
3.565	2	0	335	1	0	214	–	3.689	**1.159**	1.224
8.738	3	1	673	252	–2	279	–	9.386	**1.958**	1.879
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**496**	618
6	–	1	1	–	–	0	–	8	**12**	12
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**326**	212
33	–31	2	–	1	–	1	–	3	**180**	107
31	–31	2	–	0	–	1	–	0	**106**	95
2	–	–	–	1	–	–	–	3	**73**	9
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**	2
16.900	**–18**	**7**	**1.706**	**464**	**–**	**533**	**58**	**18.468**	**8.677**	**8.296**

Download

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
Aktivierte Entwicklungskosten, in Entwicklung befindliche Produkte	630	–	–	485	–	–247	–	866
Aktivierte 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**

								Wertberichtigungen	Buchwerte	
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2009	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge planmäßig	Zugänge außerplanmäßig	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen 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**

Download

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.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 8. Februar 2011 aufgestellt. Mit diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer bzw. geänderter Standards

Der Audi Konzern hat alle ab dem Geschäftsjahr 2010 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.
Die überarbeiteten IAS 27/IFRS 3 führen zu einer geänderten Darstellung künftiger Unternehmenszusammenschlüsse. Insbesondere besteht ein Wahlrecht, den auf Minderheitsgesellschafter anteilig entfallenden Geschäfts- oder Firmenwert zu aktivieren. Altanteile, die vor Übergang der Beherrschung bereits bilanziert wurden, sind im Erwerbszeitpunkt erfolgswirksam zum Fair Value zu bewerten. Ebenso sind Anteile an einem Tochterunternehmen, die nach Verlust der Beherrschung weiterhin gehalten werden, im Zeitpunkt der Erstkonsolidierung erfolgswirksam zu ihrem Fair Value anzusetzen. Veränderungen der Beteiligungsquote an bereits vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nicht zu einem Verlust der Beherrschung führen, werden weiterhin direkt im Eigenkapital verrechnet.
Entsprechend dem im Rahmen der Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2009 geänderten IFRS 8 entfällt die Angabe zum Segmentvermögen; diese Kapitalkennziffer ist kein Bestandteil der internen Berichterstattung des Audi Konzerns.

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

- IFRS 1: Erstmalige Anwendung der IFRS (überarbeitet)
- IFRS 1: Zusätzliche Ausnahmen für Erstanwender
- IFRS 1/IFRS 5: Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2008
- IFRS 2: Anteilsbasierte Vergütungen mit Barausgleich innerhalb einer Unternehmensgruppe
- IAS 39/IFRS 7: Umgliederung finanzieller Vermögenswerte – Zeitpunkt des Inkrafttretens und Übergangsvorschriften
- IAS 39: Geeignete Grundgeschäfte – Änderungen des IAS 39
- Verbesserungen der International Financial Reporting Standards 2009 – Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an Standards (IFRS 2, IFRS 5, IAS 1, IAS 7, IAS 17, IAS 18, IAS 36, IAS 38, IAS 39, IFRIC 9, IFRIC 16) und sich daraus ergebende Folgeänderungen
- IFRIC 12: Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen
- IFRIC 15: Verträge über die Errichtung von Immobilien
- IFRIC 16: Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb
- IFRIC 17: Sachausschüttung an Eigentümer
- IFRIC 18: Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden

Nicht angewendete neue bzw. geänderte Standards

Im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2010 wurden folgende vom IASB bereits verabschiedete neue bzw. geänderte Rechnungslegungsnormen nicht berücksichtigt, weil eine Verpflichtung zur Anwendung noch nicht gegeben war:

Standard/Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungspflicht [1]	Übernahme durch EU [2]	Auswirkungen
IFRS 1	Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichsangaben nach IFRS 7	28.1.2010	1.1.2011	Ja	Keine
IFRS 1	Hyperinflation und fester Umstellungszeitpunkt	20.12.2010	1.1.2012	Nein	Keine
IFRS 7	Anhangangaben zum Transfer von Finanzinstrumenten	7.1.2009	1.1.2012	Nein	Erweiterte Anhangangaben zum Transfer von Finanzinstrumenten
IFRS 9	Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung	12.11.2009/ 28.10.2010	1.1.2013	Nein	Veränderte Erfassung von Fair-Value-Änderungen bisher als zur Veräußerung verfügbar eingestufter Finanzinstrumente
IAS 12	Latente Steuern – Realisation des Buchwertes eines Vermögenswertes	20.12.2010	1.1.2012	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IAS 24	Nahe stehende Unternehmen und Personen	4.11.2009	1.1.2011	Ja	Vereinfachung der Berichterstattung gegenüber öffentlichen Institutionen und deren Tochterunternehmen
IAS 32	Einstufung von Bezugsrechten	8.10.2009	1.1.2011	Ja	Keine
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2010 [3]	6.5.2010	1.1.2011	Nein	Änderung der Anhangangaben zu Finanzinstrumenten
IFRIC 14	Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen	26.11.2009	1.1.2011	Ja	Keine
IFRIC 19	Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente	26.11.2009	1.1.2011	Ja	Keine

Download

1) Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der AUDI AG

2) bis zum 31.12.2010

3) geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an Standards und Interpretationen (IFRS 1, IFRS 3, IFRS 7, IAS 1, IAS 27, IAS 34, IFRIC 13) und daraus sich ergebende Folgeänderungen

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
194 Grundlagen der Rechnungslegung
196 Konsolidierungskreis
198 Konsolidierungsgrundsätze
199 Währungsumrechnung
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 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 Fair Values 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.

Der Konsolidierungskreis erweiterte sich seit dem 31. Dezember 2009 um nachfolgende gegründete bzw. erworbene Gesellschaften:
- Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking (China)
- Audi Japan Sales K.K., Tokio (Japan)
- Audi Zentrum Frankfurt GmbH, Frankfurt
- Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig
- Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien)
- STAR DESIGN S.R.L., Turin (Italien)

Darüber hinaus wurde die Automobili Lamborghini America, LLC, Wilmington, Delaware (USA), auf Grundlage der Voraussetzung des IAS 27.13 Satz 2 (c) erstmalig konsolidiert.
Die erstmalige Einbeziehung dieser Tochterunternehmen hatte auf die Darstellung der Unternehmenslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss.

Zum 1. Juni 2010 wurden 100 Prozent der Anteile an der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), erworben. Die Gesellschaft wurde bereits seit 2008 nach den Voraussetzungen des IAS 27.13 Satz 2 (c) im Audi Konzern konsolidiert.

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

Anzahl	**2010**	2009
AUDI AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	**10**	7
Ausland	**20**	15
At-Equity-bewertete Unternehmen		
Ausland	**1**	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	**12**	14
Ausland	**15**	14
Gesamt	**58**	51

Download

Im Anschluss an den Anhang sind die wesentlichen Gesellschaften des Audi Konzerns aufgeführt. Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes ist im veröffentlichten Jahresfinanzbericht der AUDI AG enthalten 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.

Folgende Gesellschaften haben durch die Einbeziehung in den Audi Konzernabschluss die Bedingung des § 264 Abs. 3 HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift in Anspruch:
- quattro GmbH, Neckarsulm
- Audi Retail GmbH, Ingolstadt
- Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt
- Audi Zentrum Berlin GmbH, Berlin
- Audi Zentrum Frankfurt GmbH, Frankfurt
- Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg
- Audi Zentrum Hannover GmbH, Hannover
- Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig
- Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart

Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften

Zur Erweiterung der Design- und Entwicklungskapazitäten erwarb der Audi Konzern zum 27. Juli 2010 über die Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), einer Tochtergesellschaft der AUDI AG, 90,1 Prozent der Stimmrechte an dem Design- und Entwicklungsdienstleister Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien). Die restlichen Gesellschaftsanteile an der Italdesign Giugiaro S.p.A. werden weiterhin von den bisherigen Eigentümern gehalten. Im Gesamtkaufpreis von 180 Mio. EUR enthalten sind diesen Gesellschaftern gewährte Verkaufsoptionen auf die ausstehenden Anteile, die zum Fair Value bewertet werden. Im Zusammenhang mit dem Erwerb wurden bestehende vertragliche Beziehungen der Italdesign Giugiaro S.p.A. vorab einvernehmlich unter gegenseitigem Verzicht auf Geltendmachung von Schadenersatz oder anderen Ansprüchen aufgelöst. Der diesen Beziehungen zuzuordnende Wert von 35 Mio. EUR wurde als separate Transaktion eingestuft und im Geschäftsjahr als sonstiger betrieblicher Aufwand erfasst. Der Gesamtkaufpreis setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. EUR	2010
Kaufpreis für 90,1 % der Stimmrechte	194
+ Option auf die ausstehenden Stimmrechte	21
– Ausgleich für die Beendigung bestehender Verträge	35
= Gesamtkaufpreis	180

Download

Es ergab sich aus dem Unternehmenszusammenschluss ein Goodwill in Höhe von 72 Mio. EUR, der im Wesentlichen durch erwartete Synergieeffekte im Automobilgeschäft des Audi Konzerns als wertbestimmender zahlungsmittelgenerierender Einheit bestimmt wird. Die Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden der Italdesign Giugiaro S.p.A. kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

in Mio. EUR	Buchwert unmittelbar vor Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Fair Value zum Erwerbszeitpunkt
Markenname	18	36	55
Sonstige langfristige Vermögenswerte [1]	82	37	119
Kurzfristige Vermögenswerte	45	0	45
davon Zahlungsmittel	6	0	6
Summe Vermögenswerte	145	73	218
Langfristige Schulden [2]	40	23	62
Kurzfristige Schulden	49	0	49
Summe Schulden	88	23	111

Download

1) ohne Geschäfts- oder Firmenwert

2) inklusive latenter Steuern

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
194 Grundlagen der Rechnungslegung
196 Konsolidierungskreis
198 Konsolidierungsgrundsätze
199 Währungsumrechnung
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

Der Bruttobuchwert der erworbenen Forderungen belief sich im Erwerbszeitpunkt auf 42 Mio. EUR, der Nettobuchwert (entsprach dem Fair Value) auf 39 Mio. EUR.
Durch die Einbeziehung des Unternehmens hat sich der Umsatz des Audi Konzerns um 37 Mio. EUR erhöht und das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. EUR vermindert.
Wäre die Italdesign Giugiaro S.p.A. bereits zum 1. Januar 2010 einbezogen worden, wäre der Konzernumsatz vor Konsolidierung um 57 Mio. EUR und das Ergebnis nach Steuern um 3 Mio. EUR höher ausgefallen.
Die Fair Values der Vermögenswerte und Schulden wurden vorwiegend anhand beobachtbarer Marktpreise bestimmt. Soweit nicht anhand beobachtbarer Marktwerte Marktpreise festgestellt werden konnten, wurden ertragswertorientierte Verfahren zur Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden angewendet.

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	**2010**	2009
Langfristige Vermögenswerte	**252**	187
Kurzfristige Vermögenswerte	**733**	404
Langfristige Schulden	**67**	53
Kurzfristige Schulden	**592**	324
Erlöse	**1.748**	1.232
Periodengewinn	**220**	110

Download

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 Fair Value 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 Fair Values 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.

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 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 bis zum Abgang des Tochterunternehmens im Eigenkapital erfasst.
Die Entwicklung der für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse ist nachfolgend abgebildet:

1 EUR in Fremdwährungseinheiten		**31.12.2010**	31.12.2009	**2010**	2009
			Stichtagskurs		Durchschnittskurs
Australien	AUD	**1,3136**	1,6008	**1,4423**	1,7727
Brasilien	BRL	**2,2177**	2,5113	**2,3314**	2,7674
Japan	JPY	**108,6500**	133,1600	**116,2386**	130,3366
Kanada	CAD	**1,3322**	1,5128	**1,3651**	1,5850
Südkorea	KRW	**1.499,0600**	1.666,9700	**1.531,8212**	1.772,9039
USA	USD	**1,3362**	1,4406	**1,3257**	1,3948
Volksrepublik China	CNY	**8,8220**	9,8350	**8,9712**	9,5277

Download

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
194 Grundlagen der Rechnungslegung
196 Konsolidierungskreis
198 Konsolidierungsgrundsätze
199 Währungsumrechnung
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

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.
Aktivierte 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
Aktivierte Entwicklungskosten	5–9 Jahre

Download

Die Abschreibungen werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.
Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Die Wertansätze werden im Folgejahr fortgeführt. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Fair Value der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill).
Dabei werden die aus Unternehmenserwerben resultierenden Geschäfts- oder Firmenwerte (Goodwills) den identifizierbaren Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) zugeordnet, die aus den Synergien des Erwerbes Nutzen ziehen sollen.

SACHANLAGEN

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet und planmäßig linear pro rata temporis 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

Download

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 Fair Value 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.

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
200 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
200 Immaterielle Vermögenswerte
201 Sachanlagen
201 Vermietete Vermögenswerte
202 At-Equity-bewertete Anteile
202 Werthaltigkeitstests
202 Finanzinstrumente
204 Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
205 Latente Steuern
205 Vorräte
205 Wertpapiere und Zahlungsmittel
206 Pensionsrückstellungen
206 Sonstige Rückstellungen
206 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

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 Ermittlung der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten (Goodwills) und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer wird im Audi Konzern grundsätzlich der Nutzungswert des Automobilgeschäfts des Audi Konzerns als zahlungsmittelgenerierender Einheit herangezogen. Basis hierfür ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst. Dabei werden angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends sowie historischen Entwicklungen berücksichtigt. Für die Ermittlung der Cashflows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Automobilmärkte zugrunde gelegt. Bei der Ermittlung des Nutzungswertes im Rahmen des Werthaltigkeitstests für einen Geschäfts- und Firmenwert (Goodwill) wird ein länderspezifischer Abzinsungsfaktor von 5,5 Prozent vor Steuern verwendet.
Zur Messung der Werthaltigkeit werden für Entwicklungsleistungen, erworbene Schutzrechte und Sachanlagen Wertminderungstests basierend auf den voraussichtlichen Produktlebenszyklen, der jeweiligen Erlös- und Kostensituation, den aktuellen Markterwartungen und währungsspezifischen Gegebenheiten durchgeführt. Die für die übrigen immateriellen Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen zukünftig erwarteten Cashflows werden mit risikoadäquaten, länderspezifischen Abzinsungsfaktoren von 6,4 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. Ein sich aus der Werthaltigkeitsprüfung ergebender Abschreibungsbedarf wird außerplanmäßig vorgenommen.

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 Zuordnung zu einer Kategorie hängt vom jeweiligen Zweck ab, für den die Finanzinstrumente erworben wurden und wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft.

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 Fair Value.
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 Fair Value.
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, etwaige Wertminderungen oder Uneinbringlichkeiten.
Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.
Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle ermittelt.
Die Bewertung der Finanzinstrumente zum Fair Value folgt einer dreistufigen Hierarchie, welche die Nähe der herangezogenen Bewertungsfaktoren zu einem aktiven Markt beschreibt (vgl. Punkt 33 „Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten in der Bilanz“).
Erkennbaren Ausfallrisiken bei „Krediten und Forderungen“ wird durch die Vornahme von Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ werden wertberichtigt, sobald objektive Hinweise auf eine dauerhafte Wertminderung vorliegen.
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.
Finanzielle Vermögenswerte und Schulden 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,
- Zahlungsmittel.

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden mit den Stichtagskursen bewertet.

Die zusätzlich im Anhang anzugebenden Fair Values entsprechen bei den kurzfristigen Posten den fortgeführten Anschaffungskosten. Bei Vermögenswerten oder Schulden mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden die Fair Values 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 Fair Value angesetzt. In diese Kategorie fallen sowohl Wertpapiere als auch sonstige Finanzanlagen, die nicht nach der At-Equity-Methode bewertet werden.

Bei börsennotierten Finanzinstrumenten – im Audi Konzern handelt es sich ausschließlich um Wertpapiere – entspricht der Fair Value ihrem Marktwert am Bilanzstichtag.

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
200 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
200 Immaterielle Vermögenswerte
201 Sachanlagen
201 Vermietete Vermögenswerte
202 At-Equity-bewertete Anteile
202 Werthaltigkeitstests
202 Finanzinstrumente
204 Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
205 Latente Steuern
205 Vorräte
205 Wertpapiere und Zahlungsmittel
206 Pensionsrückstellungen
206 Sonstige Rückstellungen
206 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

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 Fair Values bei objektiver Betrachtung auf einem Ereignis beruht, das nach der ergebniswirksamen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

Da für die sonstigen Finanzanlagen kein aktiver Markt existiert, werden diese mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values vorliegen, werden entsprechende Wertanpassungen vorgenommen.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Zur Sicherung von Bilanzpositionen und zukünftigen Zahlungsströmen gegen Währungs- und Rohstoffpreisrisiken 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 von Wechselkursrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (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.
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 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 Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten enthalten neben den direkt zurechenbaren Materialeinzelkosten und Fertigungslöhnen auch direkt zugerechnete Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten, die planmäßig fertigungsbedingten Abschreibungen sowie die den Produkten zugerechneten Aufwendungen aus der planmäßigen Abschreibung aktivierter Serienentwicklungen. Vertriebskosten, Kosten der allgemeinen Verwaltung sowie Zinsen für Fremdkapital werden nicht aktiviert.
Die Waren sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert 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 Nettoveräußerungswerte 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 sowie entsprechend dem erwarteten Werteverzehr und der voraussichtlichen Nutzungsdauer bewertet. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen in die Bewertung ein.

WERTPAPIERE UND ZAHLUNGSMITTEL

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

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
200 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
200 Immaterielle Vermögenswerte
201 Sachanlagen
201 Vermietete Vermögenswerte
202 At-Equity-bewertete Anteile
202 Werthaltigkeitstests
202 Finanzinstrumente
204 Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
205 Latente Steuern
205 Vorräte
205 Wertpapiere und Zahlungsmittel
206 Pensionsrückstellungen
206 Sonstige Rückstellungen
206 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

PENSIONSRÜCKSTELLUNGEN

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 2,1 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. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.
Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses unterlagen die zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen keinen bedeutsamen Risiken, sodass aus gegenwärtiger Sicht nicht von einer wesentlichen Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr auszugehen ist.
Die den Schätzungen und Beurteilungen des Managements zugrundeliegenden Annahmen sind im „Prognosebericht“ des Lageberichts erläutert.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

1 Umsatzerlöse

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

in Mio. EUR	2010	2009
Marke Audi	**27.423**	22.652
Marke Lamborghini	**227**	227
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**3.047**	2.707
Fahrzeugumsätze	**30.697**	25.586
Sonstiges Automobilgeschäft	**4.744**	4.254
Umsatzerlöse	**35.441**	29.840

Download

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 Motoren- und Originalteileverkäufen sowie im Vorjahr mit 456 Mio. EUR Erlöse der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), aus der Auftragsfertigung von Fahrzeugen des Modells VW Polo für die Volkswagen AG, Wolfsburg.

2 Herstellungskosten

In den Herstellungskosten von 29.706 (25.649) 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. In den Herstellungskosten sind außerplanmäßige Abschreibungen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen mit einem Betrag von 463 (72) Mio. EUR enthalten. Die außerplanmäßigen Abschreibungen erfolgten auf Basis aktualisierter Wertminderungstests und trugen insbesondere Markt- und Wechselkursrisiken Rechnung.

3 Vertriebskosten

Die Vertriebskosten von 3.038 (3.138) 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 374 (301) Mio. EUR gehören Personal- und Sachkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. EUR	2010	2009
Erträge aus derivativen Sicherungsgeschäften	**297**	488
Erträge aus Weiterberechnungen	**379**	325
Erträge aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	**181**	137
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	**174**	125
Erträge aus Nebengeschäften	**162**	128
Erträge aus der Zuschreibung von immateriellen Vermögenswerten	**58**	–
Erträge aus dem Abgang von Anlagegegenständen	**6**	8
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	**3**	2
Übrige betriebliche Erträge	**423**	261
Sonstige betriebliche Erträge	**1.684**	1.475

Download

Konzernabschluss

184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
200 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
200 Immaterielle Vermögenswerte
201 Sachanlagen
201 Vermietete Vermögenswerte
202 At-Equity-bewertete Anteile
202 Werthaltigkeitstests
202 Finanzinstrumente
204 Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
205 Latente Steuern
205 Vorräte
205 Wertpapiere und Zahlungsmittel
206 Pensionsrückstellungen
206 Sonstige Rückstellungen
206 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

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 (0,4) 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	2010	2009
Aufwendungen aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	**126**	122
Aufwendungen aus derivativen Sicherungsgeschäften	**246**	224
Aufwendungen aus Kostenumlagen und -weiterberechnungen	**35**	43
Wertberichtigungen auf Forderungen	**12**	76
Verluste aus dem Abgang von Anlagegegenständen	**8**	4
Übrige betriebliche Aufwendungen	**241**	153
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**667**	622

Download

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 220 (110) Mio. EUR.

8 Finanzierungsaufwendungen

in Mio. EUR	2010	2009
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	**–82**	–78
davon an verbundene Unternehmen	**–78**	–73
Zinsaufwendungen	**–82**	–78
Zinseffekt aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen	**–112**	–111
Zinseffekt aus der Bewertung von sonstigen Rückstellungen	**–101**	–80
Aufzinsung von Rückstellungen	**–212**	–191
Finanzierungsaufwendungen	**–294**	–269

Download

Die Zinsaufwendungen werden periodengerecht zugeordnet.

9 Übriges Finanzergebnis

in Mio. EUR	2010	2009
Beteiligungsergebnis	49	21
davon Erträge aus Beteiligungen	45	45
davon Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5	5
davon Aufwendungen aus Verlustübernahmen	0	–20
davon Aufwendungen aus Beteiligungen	–1	–9
Ergebnis aus der Veräußerung von Wertpapieren	–3	–18
Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung nicht derivativer Finanzinstrumente	2	–3
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung derivativer Finanzinstrumente	–98	106
Zinserträge und ähnliche Erträge	157	274
davon von verbundenen Unternehmen	99	235
Sonstige Erträge	261	103
davon von verbundenen Unternehmen	261	103
Übriges Finanzergebnis	368	483

Download

Bei den Erträgen aus Beteiligungen handelt es sich vor allem um Gewinnanteile der Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg.
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 Organschaft 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	2010	2009
Tatsächlicher Steueraufwand	1.356	789
davon Inland	1.174	680
davon Ausland	182	109
davon Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	–22	–6
Latenter Steuerertrag	–352	–208
davon Inland	–171	–185
davon Ausland	–181	–23
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.004	581
davon periodenfremder Steueraufwand	0	15

Download

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

Vom tatsächlichen Steueraufwand wurden 1.160 (673) 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.
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 135 (104) Mio. EUR, die in Höhe von 50 (46) Mio. EUR zeitlich unbegrenzt nutzbar sind. Die Realisierung steuerlicher Verluste führte im Geschäftsjahr 2010 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 1 (2) Mio. EUR. Aktive latente Steuern in Höhe von 106 (160) Mio. EUR wurden mangels Werthaltigkeit nicht angesetzt. Davon entfallen auf nicht nutzbare Verlustvorträge 10 (7) Mio. EUR und auf Steuervergünstigungen 96 (153) Mio. EUR.

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

in Mio. EUR	**31.12.2010**	31.12.2009	**31.12.2010**	31.12.2009
	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
Immaterielle Vermögenswerte	**112**	100	**524**	476
Sachanlagen	**365**	279	**235**	224
Finanzanlagen	**158**	157	**1**	–
Vorräte	**64**	61	**36**	41
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	**179**	37	**230**	226
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	**73**	50	**–**	–
Pensionsrückstellungen	**140**	105	**3**	1
Sonstige Rückstellungen	**908**	878	**–**	0
Verbindlichkeiten	**181**	121	**4**	3
Verlustvorträge	**27**	18	**–**	–
Bruttowert	**2.207**	1.806	**1.032**	971
davon langfristig	**1.458**	1.272	**685**	580
Saldierungen	**–1.010**	–931	**–1.010**	–931
Konsolidierungen	**150**	44	**0**	5
Bilanzansatz	**1.347**	919	**22**	45

Download

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

Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Ertragsteueraufwand

Der erwartete Steueraufwand liegt über 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	2010	2009
Ergebnis vor Ertragsteuern	**3.634**	1.928
Erwarteter Ertragsteueraufwand 29,5 % (29,5 %)	**1.072**	569
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	**–38**	–2
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	**–277**	–123
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	**27**	18
temporäre Differenzen und Verluste, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	**207**	132
Periodenfremder Steueraufwand	**0**	15
Effekte aus Steuersatzänderungen	**34**	2
Sonstige Steuereffekte	**–21**	–30
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**1.004**	581
Effektiver Steuersatz in %	**27,6**	30,1

Download

Steuereffekte für direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen

Von den in der Bilanz erfassten latenten Steuern wurden insgesamt 190 (78) Mio. EUR eigenkapitalerhöhend erfasst, ohne die Gewinn-und-Verlust-Rechnung zu beeinflussen. Die einzelnen Effekte ergeben sich aus nachfolgender Aufstellung:

in Mio. EUR	31.12.2010			31.12.2009		
	Ergebnis vor Steuern	**Steuern**	**Ergebnis nach Steuern**	Ergebnis vor Steuern	Steuern	Ergebnis nach Steuern
Währungsumrechnungsdifferenzen	**31**	**–**	**31**	6	–	6
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	**–186**	**55**	**–131**	–113	34	–79
Cashflow-Hedges	**–448**	**132**	**–316**	–178	53	–126
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere)	**–10**	**3**	**–7**	29	–8	20
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen von At-Equity-Gesellschaften nach Steuern	**19**	**–**	**19**	–1	–	–1
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge (+) und Aufwendungen (–)	**–594**	**190**	**–404**	–256	78	–178

Download

Konzernabschluss

184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

11 Gewinnabführung an die Volkswagen AG

An die Volkswagen AG, Wolfsburg, sind aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der AUDI AG 2.010 (1.172) 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 2010 noch zum 31. Dezember 2009 potenzielle Aktien der AUDI AG ausstanden.

	2010	2009
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	**2.586**	1.300
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien (unverwässert entspricht verwässert)	**43.000.000**	43.000.000
Ergebnis je Aktie in EUR	**60,13**	30,23

Download

Die freien Aktionäre der AUDI AG erhalten anstelle einer Dividende für das Geschäftsjahr 2010 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 3. Mai 2011 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	2010	2009
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	**–15**	–248
Kredite und Forderungen	**175**	179
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	**78**	29
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	**–27**	–17

Download

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 Zinserträge und -aufwendungen, Wertberichtigungen auf Forderungen sowie Aufwendungen für Factoring enthalten. Das Nettoergebnis der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte umfasst vor allem Erträge aus sonstigen Finanzanlagen, die nicht at-Equity bewertet werden, und aus 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	2010	2009
Zinserträge	125	248
Zinsaufwendungen	–21	–24
Zinserträge und -aufwendungen	104	224

Download

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 Zinserträge hauptsächlich Zinsen aus den Zahlungsmitteln, Termingeldanlagen und ausgereichten Darlehen des Audi Konzerns. In den Zinsaufwendungen sind im Wesentlichen Factoringaufwendungen enthalten, 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	2010	2009
Zum Fair Value bewertet	–	3
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	13	84
Wertminderungsaufwendungen	13	87

Download

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

Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen

Aus der Cashflow-Hedge-Rücklage wurden 46 (341) Mio. EUR in die Herstellungskosten und in das sonstige betriebliche Ergebnis übernommen.

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

14 Immaterielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	**232**	182
Geschäfts- oder Firmenwerte (Goodwill)	**72**	–
Aktivierte Entwicklungskosten	**2.051**	1.989
davon in Entwicklung befindliche Produkte	**836**	817
davon derzeit genutzte Produkte	**1.215**	1.171
Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	**1**	1
Gesamt	**2.357**	2.171

Download

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Mio. EUR	2010	2009
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**1.901**	1.569
Abschreibungen/Zuschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	**567**	480
Gesamt	**2.469**	2.050

Download

Für Forschung und Entwicklung wurden im Geschäftsjahr 2010 insgesamt 2.531 (2.098) Mio. EUR ausgegeben. Davon erfüllen 630 (528) Mio. EUR die Aktivierungskriterien des IAS 38.

15 Sachanlagen

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	**2.190**	2.075
Technische Anlagen und Maschinen	**1.159**	1.224
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	**1.958**	1.879
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**496**	618
Gesamt	**5.803**	5.795

Download

Für die über Operate-Leasing-Verträge gemieteten Vermögenswerte erfolgten aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 102 (85) Mio. EUR.

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 Fair Values der vermieteten Immobilien betragen 6 (5) Mio. EUR. Die vermieteten Vermögenswerte, die im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr stehen, betragen 7 (7) Mio. EUR.
Aus unkündbaren Leasingverträgen für Fahrzeuge werden im Zeitraum 2011 bis 2015 insgesamt Zahlungen in Höhe von 3 Mio. EUR erwartet, davon 2 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2011.

17 Übrige Finanzanlagen

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Anteile an verbundenen Unternehmen	**106**	95
Anteile an assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	**73**	9
Wertpapiere	**–**	2
Gesamt	**180**	107

Download

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	31.12.2010	31.12.2009
Ausleihungen	96	75
davon gegen verbundene Unternehmen	95	74
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente	417	310
davon gegen verbundene Unternehmen	362	310
Sonstige Steueransprüche	1	6
Sonstige Vermögenswerte	45	31
Gesamt	560	422

Download

Bei den Ausleihungen entsprechen die Fair Values den Buchwerten. Die übrigen langfristigen Vermögenswerte haben einen Fair Value von 463 (347) 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.

Kurzfristige sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	2.040	3.891
davon gegen verbundene Unternehmen	2.040	3.891
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente	210	505
davon gegen verbundene Unternehmen	210	502
Sonstige Steueransprüche	135	99
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	273	269
davon gegen verbundene Unternehmen	122	33
davon gegen assoziierte Unternehmen	–	20
Gesamt	2.658	4.764

Download

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

Die positiven Fair Values derivativer Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Cashflow-Hedges zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	355	606
Rohstoffpreisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	125	90
Sonstige derivative Finanzinstrumente	147	118
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente	628	815

Download

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
217 Fremdkapital
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

20 Vorräte

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**353**	324
Unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen	**368**	297
Fertige Erzeugnisse und Waren	**2.118**	1.619
Kurzfristiges Vermietvermögen	**515**	328
Gesamt	**3.354**	2.568

Download

Zeitgleich mit der Umsatzerzielung wurden Vorräte in Höhe von 26.866 (23.401) Mio. EUR in den Herstellungskosten berücksichtigt.
Die Wertminderung aus der absatzmarktorientierten Bewertung der Vorräte betrug 63 (83) Mio. EUR.
Zuschreibungen wurden im Geschäftsjahr nicht vorgenommen.
Vom Fertigerzeugnisbestand sind Teilumfänge des Geschäftswagenfuhrparks in Höhe von 180 (142) Mio. EUR zur Absicherung der Verpflichtungen gegenüber den Mitarbeitern insbesondere 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 515 (328) Mio. EUR ausgewiesen. Aus den unkündbaren Leasingverhältnissen werden im Geschäftsjahr 2011 Zahlungen in Höhe von 38 Mio. EUR erwartet.

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen		
Dritte	**1.155**	1.125
verbundene Unternehmen	**755**	803
assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	**189**	353
Gesamt	**2.099**	2.281

Download

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund ihrer Kurzfristigkeit den Fair Values.
Der Betrag der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die erst mehr als zwölf Monate nach dem Bilanzstichtag realisiert werden, beträgt 0 (5) 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.

23 Wertpapiere und Zahlungsmittel

Die Wertpapiere umfassen fest- oder variabel verzinsliche Wertpapiere und Aktien in Höhe von 1.339 (821) Mio. EUR.
Die Zahlungsmittel in Höhe von 10.724 (6.455) Mio. EUR umfassen im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten und verbundenen Unternehmen. Die Guthaben bei Kreditinstituten bestanden bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen. Die Guthaben bei verbundenen Unternehmen umfassen täglich bzw. kurzfristig fällige Geldanlagen mit nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken.

24 Eigenkapital

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Eigenkapitals ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung auf den Seiten 188 und 189 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 586 Mio. EUR auf 2.510 Mio. EUR.
In der Rücklage für Cashflow-Hedges werden die Chancen und Risiken aus Devisentermin-, Devisenoptions-, Rohstoffpreis- und Zinssicherungsgeschäften 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 versicherungsmathematische 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.
Mit Wirkung zum 1. Juni 2010 wurden 100 Prozent der Anteile an der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), zu einem Kaufpreis von 125 Mio. EUR erworben. Das nach Abzug des Kaufpreises verbleibende Eigenkapital der AUDI BRUSSELS S.A./N.V. wurde aus den Anteilen anderer Gesellschafter in die Anteile der Aktionäre der AUDI AG umgegliedert.
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 Canada Inc., Ajax (Kanada)	Volkswagen Group Canada, Inc., Ajax (Kanada)
Audi of America, LLC, Herndon (USA)	VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA, INC., Herndon (USA)
Automobili Lamborghini America, LLC, Wilmington, Delaware (USA)	VOLKSWAGEN GROUP OF AMERICA, INC., Herndon (USA)

Download

Der nach Gewinnabführung an die Volkswagen AG verbleibende Überschuss von 576 (128) Mio. EUR wird in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

FREMDKAPITAL

25 Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden

Die langfristigen Finanzschulden betragen 15 (2) Mio. EUR und haben eine Fristigkeit von einem bis zu fünf Jahren. Die Buchwerte entsprechen den Fair Values.

Kurzfristige Finanzschulden

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Factoringunternehmen	**714**	514
Kreditverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**88**	62
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**8**	–
Gesamt	**810**	577

Download

Der Bewertung der lang- und kurzfristigen Finanzierungsleasingverträge liegen jeweils marktübliche Zinssätze zugrunde.
Die Buchwerte entsprechen aufgrund der kurzfristigen Laufzeiten den Fair Values.

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
217 Fremdkapital
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

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.

Langfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2009
		Buchwerte		Fair Values
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**229**	179	**229**	179
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	**204**	33	**204**	33
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	**24**	9	**24**	9
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	**33**	28	**33**	28
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	**71**	61	**71**	61
Übrige Verbindlichkeiten	**355**	250	**353**	235
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	**208**	249	**206**	234
davon erhaltene Anzahlungen	**126**	1	**126**	1
Gesamt	**712**	527	**710**	512

Download

Der Anteil der Verbindlichkeiten mit einer Fristigkeit von mehr als fünf Jahren beträgt 91 (181) Mio. EUR.

Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Erhaltene Anzahlungen	**544**	443
davon von verbundenen Unternehmen	**64**	84
davon von assoziierten Unternehmen	**112**	71
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**291**	120
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	**188**	40
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	**205**	176
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	**56**	46
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	**121**	84
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	**742**	470
Übrige Verbindlichkeiten	**2.545**	1.603
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	**2.350**	1.445
Gesamt	**4.447**	2.895

Download

Die negativen Fair Values derivativer Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Cashflow-Hedges zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	**389**	61
Rohstoffpreisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges)	**0**	2
Sonstige derivative Finanzinstrumente	**132**	236
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**521**	298

Download

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 269 (261) Mio. EUR. Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 251 (249) 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	**31.12.2010**	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007	31.12.2006
Anwartschaftsbarwert der über einen externen Fonds finanzierten Verpflichtungen	**679**	586	464	368	306
Fair Value des Planvermögens	**670**	583	471	368	306
Finanzierungsstatus (Saldo)	**9**	3	–7	–	–
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	**–**	–	7	–	–
Anwartschaftsbarwert der nicht über einen externen Fonds finanzierten Verpflichtungen	**2.322**	2.096	1.946	1.957	1.974
Bilanzierte Pensionsrückstellungen	**2.331**	2.098	1.946	1.957	1.974

Download

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
217 Fremdkapital
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

Der Anwartschaftsbarwert der Leistungszusagen hat sich folgendermaßen verändert:

in Mio. EUR	2010	2009
Anwartschaftsbarwert am 1.1.	**2.681**	2.410
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	**12**	–
Dienstzeitaufwand	**80**	74
Zinsaufwand	**142**	135
Versicherungsmathematische Gewinne (–) / Verluste (+)	**+180**	+148
Rentenzahlungen aus Unternehmensvermögen	**–87**	–79
Effekte aus Übertragungen	**–2**	–1
Rentenzahlungen aus dem Fondsvermögen	**–5**	–4
Währungsunterschiede	**1**	–
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	**3.001**	2.681

Download

Die Überleitung zum Fair Value des Planvermögens stellt sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	2010	2009
Planvermögen am 1.1.	**583**	471
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	**–**	–
Erwartete Erträge aus Planvermögen	**30**	24
Versicherungsmathematische Gewinne (+) / Verluste (–)	**–6**	+36
Arbeitgeberbeiträge	**68**	64
Gezahlte Versorgungsleistungen	**–5**	–4
Effekte von Übertragungen	**0**	–
Sonstige Überleitungseffekte	**–**	–7
Planvermögen am 31.12.	**670**	583

Download

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden tatsächliche Gewinne aus dem Planvermögen von 24 Mio. EUR erzielt.
Die langfristig erwartete Gesamtrendite 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 67 (65) Mio. EUR erwartet.
Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Anteilen nach Kategorien zusammen:

in % des Fondsvermögens	2010	2009
Aktien	**31,2**	31,1
Festverzinsliche Wertpapiere	**42,4**	42,8
Kasse	**9,3**	7,4
Immobilien	**3,1**	3,3
Sonstiges	**14,0**	15,5
Gesamt	**100,0**	100,0

Download

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	2010	2009
Laufender Dienstzeitaufwand für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen der Mitarbeiter	**–80**	–74
Zinsaufwand	**–142**	–135
Erwartete Erträge aus Planvermögen	**30**	24
Gesamt	**–192**	–185

Download

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	2010	2009
Pensionsrückstellungen am 1.1.	**2.098**	1.946
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	**12**	–
Aufwendungen für Altersversorgung	**192**	185
Versicherungsmathematische Gewinne (–) / Verluste (+)	**+186**	+113
Rentenzahlungen aus Unternehmensvermögen	**–87**	–79
Beitragszahlungen an externe Pensionsfonds	**–68**	–64
Effekte aus Übertragungen	**–2**	–1
Währungsunterschiede	**1**	0
Pensionsrückstellungen am 31.12.	**2.331**	2.098

Download

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

in %	2010	2009	2008	2007	2006
Unterschied zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf					
in % des Barwerts der Verpflichtung	**–0,31**	1,37	0,17	–1,46	0,29
in % des Fair Values des Planvermögens	**0,84**	–4,86	–9,88	–5,26	1,65

Download

Im Einzelnen liegen der Berechnung der Pensionsverpflichtung für die in Deutschland beschäftigten Mitarbeiter folgende versicherungsmathematische Prämissen zugrunde:

in %	31.12.2010	31.12.2009
Gehaltstrend	**2,70**	2,50
Rententrend	**1,60**	1,60
Abzinsungsfaktor	**4,90**	5,40
Fluktuationsrate	**1,00**	1,00
Erwartete Rendite aus Planvermögen	**4,25**	5,00

Download

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

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
217 Fremdkapital
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

29 Effektive Ertragsteuerverpflichtungen

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

30 Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	31.12.2010		31.12.2009	
	Gesamt	**Davon fällig innerhalb eines Jahres**	Gesamt	Davon fällig innerhalb eines Jahres
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	**4.651**	**1.459**	4.161	1.673
Belegschaftsbezogene Rückstellungen	**570**	**194**	517	115
Übrige Rückstellungen	**901**	**702**	804	715
Gesamt	**6.122**	**2.354**	5.482	2.502

Download

Die Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft betreffen im Wesentlichen Gewährleistungsansprüche aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen. Die Gewährleistungsansprüche werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt. 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 Jubiläumszuwendungen, 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 39 Prozent im Folgejahr, zu 55 Prozent in den Jahren 2012 bis 2015 und zu 6 Prozent danach erwartet.

Die Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. EUR	1.1.2010	Währungsunterschiede	Konsolidierungskreisänderung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt aus der Bewertung	**31.12.2010**
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	4.161	46	15	1.281	62	1.680	92	**4.651**
Belegschaftsbezogene Rückstellungen	517	0	4	250	8	300	7	**570**
Übrige Rückstellungen	804	0	9	223	104	414	2	**901**
Gesamt	5.482	46	28	1.754	174	2.394	101	**6.122**

Download

31 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	2.986	2.592
verbundenen Unternehmen	511	512
assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	13	9
Gesamt	3.510	3.114

Download

Die Fair Values 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. Insbesondere steht das Erreichen der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Fokus des Managements. 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 2010 unverändert fort. Hierzu werden die wesentlichen Kosten- und Wertfaktoren regelmäßig in ihrer Entwicklung analysiert, geeignete Optimierungsmaßnahmen definiert und deren Umsetzung fortlaufend überwacht. Um den Ressourceneinsatz so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzt der Audi Konzern seit Jahren mit der Kapitalrendite eine am Kapitaleinsatz orientierte Steuerungsgröße.
Das Eigenkapital sowie die Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung sind in folgender Tabelle gegenübergestellt:

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Eigenkapital	11.310	10.632
in % vom Gesamtkapital	80	86
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung	2.835	1.751
Kurzfristige Finanzschulden	810	577
Langfristige Finanzschulden	15	2
Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung	2.010	1.172
in % vom Gesamtkapital	20	14
Gesamtkapital	14.144	12.383

Download

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 2010 stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 6,4 Prozent an. Dies ist im Wesentlichen auf die Einstellung in die Gewinnrücklagen und eine Einzahlung in die Kapitalrücklage durch die Volkswagen AG zurückzuführen.

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
217 Fremdkapital
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 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 31.12.2010	Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Zur Veräußerung verfügbar	Kredite und Forderungen
AKTIVA				
Langfristig				
Sonstige Finanzanlagen	**190**	–	182	9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**550**			
davon aus positiven Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**417**	72	–	–
davon übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**132**	–	–	114
Kurzfristig				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**2.099**	–	–	2.099
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**2.658**			
davon aus positiven Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**210**	75	–	–
davon übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**2.448**	–	–	2.228
Wertpapiere	**1.339**	–	1.339	–
Zahlungsmittel	**10.724**	–	–	10.724
Gesamte finanzielle Vermögenswerte	**17.560**	147	1.521	15.173
PASSIVA				
Langfristig				
Finanzschulden	**15**	–	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	**712**			
davon aus negativen Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**229**	25	–	–
davon übrige sonstige Verbindlichkeiten	**483**	–	–	–
Kurzfristig				
Finanzschulden	**810**	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**3.510**	–	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	**4.447**			
davon aus negativen Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**291**	107	–	–
davon übrige sonstige Verbindlichkeiten	**4.156**	–	–	–
Gesamte finanzielle Schulden	**9.494**	132	–	–

Zur Vereinheitlichung der Bewertungskategorien des IAS 39 im Audi Konzern wurden im Geschäftsjahr 2010 die Zahlungsmittel in Höhe von 10.724 (6.455) Mio. EUR innerhalb der Kategorien des IAS 39 umgegliedert. Sie werden nun nicht mehr als „zur Veräußerung verfügbar“, sondern als „Kredite und Forderungen“ zu Anschaffungskosten angesetzt. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Vorjahreswerte entsprechend angepasst. Aufgrund der Kurzfristigkeit der Vermögenswerte ergaben sich aus dieser Umklassifizierung keine Wertänderungen oder Effekte auf das Gesamtergebnis.

Die Bewertung der Finanzinstrumente zum Fair Value 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 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.

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 Anschaffungs-kosten bewertet	Nicht im Anwendungs-bereich des IFRS 7
		Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		
–	–	–	–	–	190	–
–	345	–	347	70	–	–
–	18	–	–	–	114	18
–	–	–	–	–	2.099	–
–	136	–	210	0	–	–
–	220	–	–	–	2.228	220
–	–	1.339	–	–	–	–
–	–	–	–	–	10.724	–
–	719	1.339	557	71	15.355	238
15	–	–	–	–	15	–
–	204	–	206	24	–	–
22	461	–	–	–	22	461
810	–	–	–	–	810	–
3.510	–	–	–	–	3.510	–
–	185	–	188	103	–	–
2.510	1.646	–	–	–	2.510	1.646
6.866	2.496	–	394	127	6.866	2.107

Download

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. Zusätzlich werden auch Rechte zum Erwerb von Unternehmensanteilen der Fair Value Stufe 3 zugeordnet, bei denen Inputfaktoren zur Bewertung herangezogen werden, die sich nicht auf aktiven Märkten ablesen lassen.
Die Fair Values von finanziellen Vermögenswerten der Klasse „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ betragen 15.355 (13.019) Mio. EUR und sind in den jeweiligen Abschnitten unter den Erläuterungen zur Bilanz angegeben. Die Fair Values von finanziellen Schulden der Klasse „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ betragen 6.864 (5.282) Mio. EUR und sind unter den Erläuterungen zu den entsprechenden Bilanzpositionen angegeben. Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, entsprechen die Fair Values den Buchwerten.

in Mio. EUR					
	Buchwert gemäß Bilanz zum 31.12.2009	Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Zur Veräußerung verfügbar	Kredite und Forderungen	
AKTIVA					
Langfristig					
Sonstige Finanzanlagen	**107**	–	107	–	
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**422**				
davon aus positiven Fair Values 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 Fair Values 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	928	12.914	
PASSIVA					
Langfristig					
Finanzschulden	**2**	–	–	–	
Sonstige Verbindlichkeiten	**527**				
davon aus negativen Fair Values 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 Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**120**	85	–	–	
davon übrige sonstige Verbindlichkeiten	**2.776**	–	–	–	
Gesamte finanzielle Schulden	**7.115**	236	–	–	

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 Anschaffungs-kosten bewertet	Nicht im Anwendungs-bereich 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	821	762	55	13.019	193
2	–	–	–	–	2	–
–	28	–	33	146	–	–
5	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	5.297	1.519

Download

Überleitungsrechnung für nach Stufe 3 bewertete Finanzinstrumente

in Mio. EUR	2010	2009
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	55	–
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	56	–
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	0	15
Im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (–)	4	53
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	–45	–12
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.	71	55
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	56	–
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	1	4
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	–224	–23
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	43	–224
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	–2	2
Im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (–)	0	11
Realisierungen	55	–
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	2	10
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.	–127	–224
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	43	–224
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	–	–

Download

Das Restwertsicherungsmodell wird grundsätzlich der Stufe 3 zugeordnet. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Warentermingeschäfte, 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 Fair-Value-Schwankungen 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. Ein 10-prozentiger Anstieg (Rückgang) der Rohstoffpreise von nach Stufe 3 bewerteten Warentermingeschäften zum 31. Dezember 2010 hätte einen Effekt von 20 (21) Mio. EUR auf das Eigenkapital zur Folge. Auf das Ergebnis würde sich dieser Anstieg (Rückgang) mit 3 Mio. EUR auswirken.

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	**Brutto-buchwert 31.12.2010**	Weder überfällig noch wert-berichtigt	Überfällig und nicht wert-berichtigt	Wert-berichtigt
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**2.145**	1.646	437	62
Sonstige Forderungen	**7.152**	7.054	43	55
davon Forderungen aus Darlehen	**6.897**	6.891	–	6
davon übrige Forderungen	**255**	163	43	49
Gesamt	**9.297**	8.700	480	116

in Mio. EUR	Brutto-buchwert 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

Download

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 8.700 (5.814) 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. Im Geschäftsjahr 2010 wurden im Audi Konzern Einzelwertberichtigungen auf zum Fair Value bewertete Wertpapiere in Höhe von 2 Mio. EUR aufgelöst. Im Vorjahr wurden zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten in Höhe von 18 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		
	31.12.2010	Bis 30 Tage	30 bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**437**	310	81	46
Sonstige Forderungen	**43**	26	14	2
Gesamt	**480**	337	96	48

Download

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

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

Download

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.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf – zum Bilanzstichtag bestehende und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete – Forderungen stellt sich für die Geschäftsjahre 2010 bzw. 2009 wie folgt dar:

in Mio. EUR	**2010**	**Einzelwert-berichtigung**	2009	Einzelwert-berichtigung
Stand 1.1.	**98**	**98**	37	37
Zugang 1.1. aus Konsolidierungskreisänderungen	**6**	**6**	–	–
Zuführung	**12**	**12**	76	76
Inanspruchnahme	**–18**	**–18**	–13	–13
Auflösung	**–3**	**–3**	–2	–2
Stand 31.12.	**94**	**94**	98	98

Download

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 211 (170) Mio. EUR bilanziert. Diese Sicherheiten würden von den Vertragspartnern im Wesentlichen dann in Anspruch genommen, sobald Zahlungsziele für die besicherten Verbindlichkeiten überschritten werden.

Umgekehrt erhält der Audi Konzern auch Sicherheiten, im Wesentlichen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen im Wesentlichen Fahrzeuge, Bankgarantien und Bankbürgschaften zum Einsatz.

34.2 Liquiditätsrisiken

Liquiditätsrisiken 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 undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten sind in nachfolgender Übersicht getrennt nach Fristigkeiten aufgeführt:

in Mio. EUR	Gesamt	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
	31.12.2010	Bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre
Finanzschulden	**825**	810	15	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**3.510**	3.510	0	0
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und Verpflichtungen	**2.742**	2.720	22	–
Derivative Finanzinstrumente	**21.370**	6.310	15.047	13
Gesamt	**28.447**	13.350	15.084	13

Download

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

Download

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 betrags- und fristenkongruent begrenzt. Die Sicherungsgeschäfte werden im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages 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.

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

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 2010 im Wesentlichen den US-Dollar, das britische Pfund und den japanischen Yen.
Währungsrisiken im Sinne von IFRS 7 entstehen durch Finanzinstrumente, die in einer von der funktionalen Währung abweichenden Währung denominiert 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 denominiert 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 eingeht.
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 Wertpapierfonds 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 Wertpapierfonds, separat in den entsprechenden Erläuterungen zu den „Währungsrisiken“ sowie zu den „Zinsrisiken“ quantifiziert.
Generell wird den Risiken aus Wertpapierfonds dadurch entgegengewirkt, dass – wie in den Anlagerichtlinien 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 Wertpapierfonds 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 sowie durch den Abschluss von Zinsswaps.
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

Restwertrisiken resultieren aus Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel oder Partnerunternehmen, wonach im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen entstehende Ergebnisauswirkungen aus marktbedingten Schwankungen der Restwerte teilweise vom Audi Konzern getragen werden.
Die Absicherungsvereinbarungen stützen sich zum einen auf vierteljährlich von der Restwertkommission verabschiedete 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	31.12.2010		31.12.2009	
	+10 %	**–10 %**	+10 %	–10 %
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	**1.249**	**–1.181**	487	–365
Ergebnis vor Ertragsteuern	**20**	**–49**	–24	–40
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	**325**	**–325**	184	–182
Ergebnis vor Ertragsteuern	**0**	**–0**	–3	8
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	**126**	**–126**	49	–49
Ergebnis vor Ertragsteuern	**–1**	**1**	–2	2

Download

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 Ergeb-

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

nis 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	2010		2009	
Fondspreisrisiken					
Änderung der Aktienkurse	Prozent	**+10**	**–10**	+10	–10
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	**8**	**–9**	4	–4
Rohstoffpreisrisiken					
Änderung der Rohstoffpreise	Prozent	**+10**	**–10**	+10	–10
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	**46**	**–46**	41	–41
Effekte auf das Ergebnis	Mio. EUR	**44**	**–44**	16	–16
Zinsänderungsrisiken					
Änderung des Marktzinsniveaus	Basispunkte	**+100**	**–100**	+100	–100
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	**–12**	**14**	–11	12
Effekte auf das Ergebnis	Mio. EUR	**7**	**–8**	–3	4
Restwertrisiken					
Änderung der Marktpreise von Gebrauchtwagen	Prozent	**+10**	**–10**	+10	–10
Effekte auf das Ergebnis	Mio. EUR	**226**	**–127**	200	–46

Download

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.
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.
Aus Cashflow-Hedges ergaben sich 2010 Ineffektivitäten in Höhe von 10 (3) Mio. EUR.

Nominalvolumen der Cashflow-Hedges

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

in Mio. EUR					Nominalvolumen
	31.12.2010	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	Restlaufzeiten bis 5 Jahre	Restlaufzeiten über 5 Jahre	31.12.2009
Cashflow-Hedges	**21.664**	6.508	15.129	28	9.289
Devisentermingeschäfte	**20.330**	5.692	14.624	14	7.143
Devisenoptionsgeschäfte	**989**	728	261	–	1.806
Warentermingeschäfte	**345**	87	244	14	340

Download

Die eingesetzten derivativen Finanzinstrumente weisen eine maximale Sicherungslaufzeit von sechs Jahren auf.

35 Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden für das Geschäftsjahr 2010 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 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 2010 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 98 (292) Mio. EUR und für gezahlte Zinsen von 19 (25) Mio. EUR enthalten. 2010 flossen Dividenden und Gewinnabführungen in Höhe von 173 (91) 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 Veränderung der Wertpapiere und der Termingeldanlagen sind ebenfalls im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.
Der Erwerb von Beteiligungen führte zu einem Mittelabfluss von 208 (42) Mio. EUR, hauptsächlich durch den Erwerb der Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien), und die Beteiligung an der FC Bayern München AG, München. Die Veränderungen der Zahlungsmittel aus Erstkonsolidierungen wurden mit den Kaufpreisen verrechnet.
Im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus der Gewinnabführung auch die Veränderungen der Finanzschulden erfasst.
Die Kapitaltransaktionen mit Minderheiten betreffen den zahlungswirksamen Erwerb der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien).
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.

36 Haftungsverhältnisse

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

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	39	54
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	49	108
Gesamt	89	162

Download

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.

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

39 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. EUR	Fälligkeit 31.12.2010				Fälligkeit 31.12.2009	
	Innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt	Über 1 Jahr	Gesamt
Bestellobligo für						
Sachanlagen	844	465	–	1.309	350	1.311
immaterielle Vermögenswerte	136	22	–	158	42	177
Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen	55	172	68	295	82	113
Übrige finanzielle Verpflichtungen	129	267	35	431	180	213
Gesamt	1.164	925	103	2.192	654	1.813

Download

40 Aufgegebene Geschäftsbereiche

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

41 Materialaufwand

in Mio. EUR	2010	2009
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	19.665	16.945
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.137	1.567
Gesamt	21.802	18.512

Download

42 Personalaufwand

in Mio. EUR	2010	2009
Löhne und Gehälter	3.573	2.872
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	701	646
davon für Altersversorgung	88	98
davon beitragsorientierte Rentenpläne	269	261
Gesamt	4.274	3.519

Download

In den Löhnen und Gehältern wurden Zuschüsse der Bundesagentur für Arbeit in Höhe von 5 (17) Mio. EUR aufwandsmindernd berücksichtigt. Die Auszahlung der Zuschüsse erfolgt nach den Voraussetzungen des Altersteilzeitgesetzes.
Die sozialen Abgaben enthalten in Höhe von 1 (7) Mio. EUR aufwandsmindernd erfasste Guthaben bei der Bundesagentur für Arbeit für Kurzarbeitergeld; die Zahlungen richten sich nach den Voraussetzungen des Sozialgesetzbuches.

43 Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2010	2009
Inländische Gesellschaften	45.914	45.408
Ausländische Gesellschaften	11.038	10.200
Beschäftigte Arbeitnehmer	56.952	55.608
Auszubildende	2.269	2.115
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	59.221	57.723
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	292	288
Belegschaft	59.513	58.011

Download

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 2010 auf 50,74 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	2010	2009
Verkäufe und Dienstleistungen an		
die Volkswagen AG	**3.586**	4.078
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**7.860**	6.147
Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen von		
der Volkswagen AG	**5.156**	4.427
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**2.804**	2.088
Forderungen gegen		
die Volkswagen AG	**8.059**	7.776
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**5.861**	3.985
Verbindlichkeiten gegenüber		
der Volkswagen AG	**4.361**	2.866
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**1.296**	1.122
Haftungsverhältnisse gegenüber		
der Volkswagen AG	**–**	–
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**68**	131
Gestellte Sicherheiten gegenüber		
der Volkswagen AG	**–**	–
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**150**	62

Download

Zum 31. Dezember 2010 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 2.290 (1.927) 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 Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen der AUDI AG sowie sonstigen nahe stehenden Unternehmen geht aus den folgenden Tabellen hervor:

in Mio. EUR	2010	2009	2010	2009
	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
Assoziierte Unternehmen der AUDI AG	**2.789**	1.905	**77**	34
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der AUDI AG	**227**	562	**86**	103
Porsche Gesellschaften	**818**	728	**41**	42

Download

Konzernabschluss

184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

in Mio. EUR	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2009
		Forderungen an		Verbindlichkeiten gegenüber
Assoziierte Unternehmen der AUDI AG	**169**	352	**123**	71
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der AUDI AG	**39**	111	**48**	28
Porsche Gesellschaften	**10**	9	**2**	3

Download

In der Gruppe der „Porsche Gesellschaften“ werden die Geschäftsbeziehungen mit der Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), und deren Tochterunternehmen zusammengefasst. Geschäftsbeziehungen zur Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, bestanden nicht.
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 200 (418) Tsd. EUR erbracht.
Eine vollständige Zusammenstellung der Aufsichtsratsmandate des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG ist im Jahresfinanzbericht 2010 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 443 (572) Tsd. EUR bezogen bzw. seitens des Audi Konzerns Leistungen in Höhe von 23 (16) 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	2010	2009
Abschlussprüfungen	**732**	851
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	**169**	98
Steuerberatungsleistungen	**87**	–
Sonstige Leistungen	**103**	87
Gesamt	**1.091**	1.035

Download

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

46 Segmentberichterstattung

Die geschäftliche Segmentierung von unternehmerischen Aktivitäten orientiert sich gemäß IFRS 8 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.

in Mio. EUR	2010	2009
Operatives Ergebnis	**3.340**	1.604

Download

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

		2010	2009
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	**3.634**	1.928
Auslieferungen an Kunden – Marke Audi	Fahrzeuge	**1.092.411**	949.729
Absatz Marke Audi	Fahrzeuge	**1.124.295**	954.802
Produktion Marke Audi	Fahrzeuge	**1.148.791**	931.007
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (ohne Entwicklungsleistungen)	in Mio. EUR	**1.449**	1.266
Sachinvestitionsquote [1)]	in %	**4,1**	4,2
Vorräte (einschließlich kurzfristigem Vermietvermögen)	in Mio. EUR	**3.354**	2.568
Netto-Liquidität	in Mio. EUR	**13.383**	10.665
Belegschaft zum 31.12.		**60.395**	58.046
Kapitalrendite	in %	**24,7**	11,5
Kapitalumschlag [2)]		**3,7**	3,1

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

2) Kapitalumschlag = Umsatz/durchschnittlich investiertes Vermögen

Download

Die Investitionen und Abschreibungen haben sich folgendermaßen entwickelt:

in Mio. EUR	2010	2009
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	**1.449**	1.266
Zugänge aktivierte Entwicklungsleistungen	**630**	528
Investitionen in Finanzanlagen	**67**	42
Investitionen in Vermietvermögen	**–**	8
Gesamt	**2.146**	1.844

in Mio. EUR	2010	2009
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	**1.542**	1.285
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungsleistungen	**626**	480
Abschreibungen auf Finanzanlagen	**1**	9
Abschreibungen auf Vermietvermögen	**1**	1
Gesamt	**2.170**	1.775

Download

Im Geschäftsjahr 2010 wurden Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 58 Mio. EUR vorgenommen.
Umsatzerlöse erzielt der Audi Konzern im Wesentlichen aus dem Verkauf von Automobilen. Neben der Marke Audi werden Fahrzeuge der Marke Lamborghini und Fahrzeuge der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns vertrieben.

Konzernabschluss
184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

in Mio. EUR	2010	2009
Marke Audi	27.423	22.652
Marke Lamborghini	227	227
Marke Volkswagen	2.611	2.281
Marke SEAT	189	218
Marke Škoda	235	197
Marke Bentley	11	11
Fahrzeugumsätze	30.697	25.586
Sonstiges Automobilgeschäft	4.744	4.254
Umsatzerlöse	35.441	29.840

Download

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	2010		2009	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Volkswagen AG, Wolfsburg	3.156	8,9	3.350	11,2
Verbundene Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ohne vollkonsolidierte Gesellschaften des Audi Konzerns	7.747	21,9	6.356	21,3

Download

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns wurden in folgenden Regionen erwirtschaftet:

Umsatzerlöse nach Regionen	2010		2009	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Deutschland	8.546	24,1	8.727	29,2
Übriges Europa	15.017	42,4	13.176	44,2
Asien-Pazifik	7.044	19,9	4.650	15,6
Nordamerika	4.125	11,6	2.856	9,6
Afrika	337	1,0	240	0,8
Südamerika	371	1,0	193	0,6
Gesamt	35.441	100,0	29.840	100,0

Download

47 Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 29. November 2010 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 Vorschriften sowie den Empfehlungen 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 2010 betrugen 10.136 (7.547) Tsd. EUR, davon entfielen 6.875 (4.525) Tsd. EUR auf den variablen Anteil. Die Höhe der fixen Vergütungsbestandteile betrug für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2010 insgesamt 3.261 (3.022) Tsd. EUR. Die Angabe der Bezüge jedes einzelnen Vorstandsmitglieds unter Namensnennung gemäß § 314 Abs. 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.
Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils vorangegangenen zwei Jahre bezieht, und seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI). Der LTI wird dem Vorstand unter Anwendung eines Einführungsszenarios erstmals im Jahr 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und die sich abzeichnende Entwicklung des Jahres 2011 gewährt. Im Jahr 2012 wird die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 und 2011 sowie im Jahr 2013 die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 bis 2012 bei der Berechnung berücksichtigt. Ab 2014 werden dann die jeweils letzten vier Jahre der Betrachtung zugrunde gelegt.
Vorstandsmitglieder haben unter bestimmten Voraussetzungen einen Anspruch auf Pensionszahlungen und eine Dienstunfähigkeitsrente. Im Geschäftsjahr 2010 wurden den Pensionsrückstellungen für aktuelle Mitglieder des Vorstands 3.419 (2.218) Tsd. EUR zugeführt; die Pensionsrückstellungen zum 31. Dezember 2010 betrugen 10.070 (9.842) Tsd. EUR.
Frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 4.193 (2.388) Tsd. EUR erhalten. Darin enthalten sind Leistungen aus Anlass der Beendigung des Dienstverhältnisses von 2.600 (368) Tsd. EUR. Für den Personenkreis bestehen Rückstellungen für Pensionen von 25.520 (22.241) 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 Jahresfinanzberichts 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 2010 zu leistenden Ausgleichszahlung entsprechend der geltenden Satzungsbestimmung. Die Bezüge des Aufsichtsrats der AUDI AG gemäß § 285 Abs. 9a HGB betragen 698 (638) Tsd. EUR, davon sind 195 (189) Tsd. EUR fixe Vergütungsbestandteile sowie 503 (450) Tsd. EUR variable Vergütungsbestandteile.

Konzernabschluss

184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

AUFWENDUNGEN FÜR DIE VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

in EUR	Fix	Variabel	Gesamt 2010
Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn	–	–	**–**
Berthold Huber [1]	19.500	54.400	**73.900**
Dr. rer. pol. h.c. Bruno Adelt	11.000	27.200	**38.200**
Senator h.c. Helmut Aurenz	11.000	27.200	**38.200**
Heinz Eyer [1]	11.000	27.200	**38.200**
Wolfgang Förster (bis 20.5.2010) [1]	6.250	15.867	**22.117**
Dr. rer. pol. h.c. Francisco Javier Garcia Sanz	–	–	**–**
Johann Horn [1]	10.500	27.200	**37.700**
Peter Kössler	11.000	27.200	**38.200**
Peter Mosch [1]	15.500	40.800	**56.300**
Wolfgang Müller [1]	11.000	27.200	**38.200**
Prof. Dr. rer. pol. Horst Neumann	–	–	**–**
Dr.-Ing. Franz-Josef Paefgen	–	–	**–**
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	15.500	40.800	**56.300**
Dr. jur. Hans Michel Piëch	11.000	27.200	**38.200**
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Dieter Pötsch	–	–	**–**
Dr. jur. Ferdinand Oliver Porsche	15.500	40.800	**56.300**
Norbert Rank [1]	15.500	40.800	**56.300**
Jörg Schlagbauer [1]	13.763	35.549	**49.312**
Helmut Späth (ab 25.5.2010) [1]	6.400	16.320	**22.720**
Max Wäcker [1]	11.000	27.200	**38.200**
Gesamt	195.413	502.936	**698.349**

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

Download

Die tatsächliche Auszahlung einzelner Teile der Gesamtvergütung erfolgt gemäß § 16 der Satzung im Geschäftsjahr 2011.

Aufsichtsrat [1)]

Stand 31. Dezember 2010	
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
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 [5)]
Helmut Späth	Vertreter der Arbeitnehmer
Max Wäcker	Vertreter der Arbeitnehmer
Prof. Dr. rer. pol. Carl H. Hahn	Ehrenvorsitzender

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

Download

2) Mitglied des Präsidiums und des Vermittlungsausschusses

3) Vorsitzender des Prüfungsausschusses (Audit Committee)

4) Stellvertretender Vorsitzender des Prüfungsausschusses

5) Mitglied des Prüfungsausschusses

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem 31. Dezember 2010 ergaben sich keine Ereignisse, über die nach IAS 10 berichtet werden muss.

Anteilsbesitz für den Audi Konzern

zum 31. Dezember 2010

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 Frankfurt GmbH, Frankfurt	100,0
Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg	100,0
Audi Zentrum Hannover GmbH, Hannover	100,0
Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig	100,0
Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart	100,0
Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt	100,0
quattro GmbH, Neckarsulm	100,0
Audi Australia Pty Ltd., Zetland (Australien)	100,0
Audi Brasil Distribuidora de Veículos Ltda., São Paulo (Brasilien)	100,0
AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien)	100,0
Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking (China)	100,0
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn)	100,0
Audi Japan K.K., Tokio (Japan)	100,0
Audi Japan Sales 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
STAR DESIGN S.R.L., Turin (Italien)	100,0
Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien)	90,1
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien)	100,0
VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A., Florenz (Italien)	100,0
Audi Canada Inc., Ajax (Kanada) [1]	–
Audi of America, LLC, Herndon, Virginia (USA) [1]	–
Automobili Lamborghini America, LLC, Wilmington, Delaware (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.

Download

Konzernabschluss

184 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
185 Gesamtergebnisrechnung
186 Bilanz
187 Kapitalflussrechnung
188 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Konzernanhang

190 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
192 Entwicklung des Anlagevermögens 2009
194 Allgemeine Angaben
200 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
207 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
214 Erläuterungen zur Bilanz
223 Zusätzliche Erläuterungen
242 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
243 Anteilsbesitz

Corporate Governance

Kodex-Änderung im Jahr 2010

Das Bundesministerium der Justiz hat am 2. Juli 2010 den Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 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

Den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 wurde bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung am 2. Juli 2010 weitgehend entsprochen. Allerdings galten die Einschränkungen, dass der Aufsichtsrat keinen Nominierungsausschuss bildet (Ziffer 5.3.3 Kodex) und dass die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahl durchgeführt werden (Ziffer 5.4.3, Satz 1 Kodex). Seit dem 23. November 2009 wird beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen ein Abfindungs-Cap vereinbart und damit der Ziffer 4.2.3 Kodex für Neuverträge entsprochen. Verträge, die vor diesem Zeitpunkt abgeschlossen wurden, bleiben aus Gründen des Bestandsschutzes von dieser Neuregelung unberührt. Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde ein Selbstbehalt in der D&O-Versicherung in den Versicherungsvertrag gemäß der Empfehlung aus Ziffer 3.8 Kodex aufgenommen, sodass auch dieser Empfehlung ab diesem Zeitpunkt entsprochen wurde. Mit dem am 22. Februar 2010 verabschiedeten neuen Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands, das von der Hauptversammlung am 20. Mai 2010 gemäß § 120 Abs. 4 AktG gebilligt wurde, wird ab diesem Zeitpunkt den Empfehlungen aus Ziffer 4.2.3 Kodex (anspruchsvolle, relevante Vergleichsparameter bei der variablen Vergütung und keine nachträgliche Änderung der Erfolgsziele oder der Vergleichsparameter) entsprochen.

Seit Bekanntmachung der neuen Fassung am 2. Juli 2010 wird den Empfehlungen des Kodex mit folgenden Abweichungen entsprochen:
Der Aufsichtsrat hat keinen Nominierungsausschuss gebildet (Ziffer 5.3.3 Kodex). Ein solcher Ausschuss erhöht nach Ansicht des Gremiums lediglich die Zahl der Ausschüsse, 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. Die Empfehlungen aus Ziffer 5.4.1 Kodex sind neu geschaffen worden. Nach entsprechenden Beratungen hat der Aufsichtsrat konkrete Ziele für seine Zusammensetzung benannt, sodass den Empfehlungen aus Ziffer 5.4.1 Kodex seit dem 29. November 2010 entsprochen wird. Der Aufsichtsrat hat unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation der Gesellschaft die folgenden Ziele für seine Zusammensetzung genannt, die auch bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung berücksichtigt werden sollen:

- Zwei Aufsichtsratssitze sollen von Personen besetzt werden, die in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität verkörpern.
- Ein Aufsichtsratssitz soll mit einer Person besetzt werden, die in keinen geschäftlichen oder persönlichen Beziehungen zur AUDI AG oder deren Vorstand steht und keine Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Geschäftspartnern des Audi Konzerns wahrnimmt.
- Mindestens zwei Aufsichtsratsmandate sollen von Frauen wahrgenommen werden, wovon mindestens eines auf die Anteilseignerseite entfallen soll.
- Eine Altersgrenze für die Mitglieder des Aufsichtsrats war in der entsprechenden Geschäftsordnung bereits festgelegt. Danach sollen in der Regel zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats nur Personen vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 70. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Diese Altersgrenze hat der Aufsichtsrat bestätigt.

Bei den Anregungen des Kodex gilt Folgendes:
Ab sofort überträgt die AUDI AG die Hauptversammlung bis zum Beginn der Aussprache im Internet. So wird dem Informationsbedürfnis sowie dem allgemeinen Persönlichkeitsrecht des einzelnen Aktionärs ausgewogen Rechnung getragen. Bei dieser Vorgehensweise besteht kein Anlass, die Erreichbarkeit eines Stimmrechtsvertreters des Unternehmens (Ziffer 2.3.3, Satz 3, 2. Halbsatz Kodex) für abwesende Aktionäre während der Hauptversammlung zu ermöglichen. Darüber hinaus enthält die erfolgsorientierte Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats keine auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogenen Bestandteile (Ziffer 5.4.6, Abs. 2, Satz 2 Kodex). Diesbezüglich soll weiterhin die Diskussion in der Fachöffentlichkeit verfolgt werden.

Angaben gemäß Ziffer 6.6 des Kodex

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

Aktienoptionsprogramme 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 29. November 2010 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.

Bilanzeid

„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, 8. Februar 2011

Der Vorstand

Rupert Stadler

Ulf Berkenhagen

Michael Dick

Frank Dreves

Peter Schwarzenbauer

Thomas Sigi

Axel Strotbek

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
Wir haben den von der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, 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 2010 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 8. Februar 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Franz Wagner	Klaus Schuster
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Erklärung des Vorstands der AUDI AG

zum Konzernabschluss 2010

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 auf der vorangehenden Seite 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 2011 (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	kombiniert
Audi A1							
A1 1.2 TFSI	63	5-Gang	Super	6,2	4,4	5,1	118
A1 1.4 TFSI	90	6-Gang	Super	6,8	4,4	5,3	124
A1 1.4 TFSI (119 g CO_2/km) [1]	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,4	5,2	119
A1 1.4 TFSI	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	122
A1 1.4 TFSI	136	S tronic, 7-Gang	Super Plus	7,5	5,1	5,9	139
A1 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	4,4	3,4	3,8	99
Audi A3							
A3 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	123
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 1.8 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	9,9	5,8	7,3	168
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 (99 g CO_2/km) [1]	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	5,7	4,2	4,7	123
A3 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,6	4,5	4,9	128
A3 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,1	4,6	5,2	135
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	77	6-Gang	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 Sportback 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	123
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 1.8 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	168
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,8	7,3	168
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 (102 g CO_2/km) [1]	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	5,7	4,2	4,7	123
A3 Sportback 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,6	4,6	5,0	130
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,1	4,6	5,2	135
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
RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	13,1	6,8	9,1	212
Audi A3 Cabriolet							
A3 Cabriolet 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	7,0	5,0	5,7	132
A3 Cabriolet 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,4	5,2	6,0	139
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

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
Audi TT Coupé							
TT Coupé 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,5	5,2	6,4	149
TT Coupé 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,9	5,2	6,6	154
TT Coupé 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,4	7,1	164
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,7	7,2	169
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	10,8	6,2	7,9	184
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,6	6,0	7,7	179
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	12,6	6,8	9,0	209
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	12,3	6,3	8,5	197
Audi TT Roadster							
TT Roadster 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,6	5,3	6,5	152
TT Roadster 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	9,0	5,4	6,7	156
TT Roadster 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Gang	Super	10,0	5,6	7,2	168
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Gang	Super	10,2	5,7	7,4	172
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	10,9	6,4	8,1	189
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,8	6,2	7,9	184
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	12,8	7,0	9,1	212
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	12,4	6,4	8,6	199
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
A4 2.0 TFSI quattro flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	9,8/13,8	5,8/8,2	7,3/10,2	169
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	175
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	127
A4 2.0 TDI (115 g CO_2/km) [1]	100	6-Gang	Diesel	5,2	3,9	4,4	115
A4 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,4	4,2	5,0	131
A4 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,3	4,8	5,7	149
A4 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	6,9	4,7	5,5	144
A4 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A4 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,9	4,7	5,5	145
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	14,0	7,6	10,0	234
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
A4 Avant 2.0 TFSI quattro flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	9,9/14,0	6,1/8,6	7,5/10,6	174
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	9,6	6,7	7,8	179

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
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 (120 g CO_2/km) [1]	100	6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,6	120
A4 Avant 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,4	4,5	5,2	135
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	6,9	5,0	5,7	149
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	6,9	5,0	5,7	149
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	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	8,8	5,8	6,9	180
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	6-Gang	Super	14,2	7,8	10,2	239
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
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,4	7,0	8,3	194
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	6-Gang	Super	9,6	5,8	7,2	169
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	175
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	6-Gang	Diesel	6,4	4,5	5,2	135
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	6,2	4,4	5,1	134
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,0	4,8	5,6	147
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	175
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	6,9	4,7	5,5	144
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 FSI quattro	260	6-Gang	Super Plus	17,3	9,1	12,1	283
S5 Coupé 4.2 FSI quattro	260	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	15,0	8,2	10,7	249
RS 5 Coupé 4.2 FSI quattro	331	S tronic, 7-Gang	Super Plus	14,9	8,5	10,8	252

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
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	10,3	6,8	8,1	188
Q5 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	10,3	6,8	8,1	188
Q5 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,5	7,5	8,6	199
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	7,2	5,6	6,2	162
Q5 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,3	5,6	6,2	163
Q5 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,8	5,9	7,0	184
Q5 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	9,2	6,6	7,5	199
Q5 hybrid quattro [2)]	180	tiptronic, 8-stufig	Super			6,9	159
Audi A6 Limousine							
A6 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172
A6 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187
A6 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190
A6 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	6,0	4,4	4,9	129
A6 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	6,0	4,7	5,2	137
A6 3.0 TDI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,7	5,0	5,7	149
A6 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,3	6,0	158
A6 hybrid [2)]	180	tiptronic, 8-stufig	Super			6,1	142
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 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
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 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 A7 Sportback							
A7 Sportback 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172
A7 Sportback 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187
A7 Sportback 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190
A7 Sportback 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	6,1	4,8	5,3	139
A7 Sportback 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,3	6,0	158

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
Audi Q7							
Q7 3.0 TFSI quattro	200	tiptronic, 8-stufig	Super	14,4	8,5	10,7	249
Q7 3.0 TFSI quattro	245	tiptronic, 8-stufig	Super	14,4	8,5	10,7	249
Q7 3.0 TDI quattro	150	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,2	6,5	7,2	189
Q7 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,6	6,7	7,4	195
Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,9	6,9	8,4	219
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 8-stufig	Diesel	12,0	7,6	9,2	242
Q7 V12 TDI quattro	368	tiptronic, 6-stufig	Diesel	14,8	9,3	11,3	298
Audi A8							
A8 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	12,9	6,9	9,1	213
A8 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,3	7,2	9,5	219
A8 3.0 TDI [2]	150	tiptronic, 8-stufig	Diesel			6,0	158
A8 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,0	5,8	6,6	174
A8 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,2	6,1	7,6	199
A8 hybrid [2]	180	tiptronic, 8-stufig	Super			6,2	144
Audi A8 L							
A8 L 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	13,1	7,1	9,3	217
A8 L 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,6	7,4	9,7	224
A8 L 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,0	5,8	6,6	176
A8 L 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,3	6,2	7,8	204
A8 L W12 quattro	368	tiptronic, 8-stufig	Super	18,2	9,0	12,4	290
Audi R8 Coupé							
R8 4.2 FSI quattro	316	6-Gang	Super Plus	21,3	10,0	14,2	332
R8 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,4	13,3	310
R8 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,2	10,6	14,9	346
R8 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,1	9,9	13,9	326
R8 GT 5.2 FSI quattro	412	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,0	9,9	13,9	323
Audi R8 Spyder							
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	6-Gang	Super Plus	21,3	10,3	14,4	337
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,6	13,5	315
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,2	10,7	14,9	349
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,5	10,2	14,2	332
Lamborghini Gallardo							
Gallardo LP 550-2	405	6-Gang	Super Plus	22,0	9,9	14,4	341
Gallardo LP 550-2	405	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,2	13,3	315
Gallardo LP 560-4	412	6-Gang	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
Gallardo LP 560-4	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,7	9,6	13,7	325
Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	6-Gang	Super Plus	22,2	10,0	14,4	344
Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,4	9,4	13,5	319
Lamborghini Gallardo Spyder							
Gallardo LP 560-4 Spyder	412	6-Gang	Super Plus	22,7	10,3	14,8	354
Gallardo LP 560-4 Spyder	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,8	9,7	13,8	330
Gallardo LP 570-4 Spyder Performante	419	6-Gang	Super Plus	22,4	10,1	14,6	350
Gallardo LP 570-4 Spyder Performante	419	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,5	9,6	13,6	327
Lamborghini Aventador							
Aventador LP 700-4	515	ISR, 7-Gang	Super Plus	27,3	11,3	17,2	398

1) enthält Sonderausstattungsrestriktionen

2) Dieses Modell wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt derzeit noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG; die genannten Verbrauchs- und Emissionswerte sind vorläufig.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmut-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern-Scharnhausen, unentgeltlich erhältlich ist.

Kennzahlen Audi Konzern

		2010	2009	Veränderung in %
Produktion	Automobile	**1.150.018**	932.260	23,4
	Motoren	**1.648.193**	1.384.240	19,1
Auslieferungen an Kunden	Automobile	**1.293.453**	1.145.360	12,9
Marke Audi	Automobile	**1.092.411**	949.729	15,0
Deutschland	Automobile	**229.157**	228.844	0,1
Außerhalb Deutschlands	Automobile	**863.254**	720.885	19,7
Marke Lamborghini	Automobile	**1.302**	1.515	–14,1
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	Automobile	**199.740**	194.116	2,9
Belegschaft	Durchschnitt	**59.513**	58.011	2,6
Umsatzerlöse	Mio. EUR	**35.441**	29.840	18,8
EBITDA [1]	Mio. EUR	**5.452**	3.379	61,3
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	**3.340**	1.604	108,2
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	**3.634**	1.928	88,5
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	**2.630**	1.347	95,2
Operative Umsatzrendite	Prozent	**9,4**	5,4	
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	**10,3**	6,5	
Kapitalrendite	Prozent	**24,7**	11,5	
Gesamtinvestitionen	Mio. EUR	**2.146**	1.844	16,4
Aktivierte Entwicklungskosten	Mio. EUR	**630**	528	19,2
Abschreibungen	Mio. EUR	**2.170**	1.775	22,2
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	**5.797**	4.119	40,7
Bilanzsumme (31.12.)	Mio. EUR	**30.772**	26.550	15,9
Eigenkapitalquote (31.12.)	Prozent	**36,8**	40,0	

1) EBITDA = Operatives Ergebnis + Saldo aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung

10-Jahres-Übersicht

IFRS		2001	2002	2003 [1]
Produktion	Automobile	727.033	735.913	761.582
	Motoren	1.225.448	1.284.488	1.342.883
Auslieferungen an Kunden				
Audi Konzern	Automobile	991.444	995.531	1.003.791
Marke Audi	Automobile	726.134	742.128	769.893
Deutschland	Automobile	254.866	243.650	237.786
Außerhalb Deutschlands	Automobile	471.268	498.478	532.107
Außerhalb Deutschlands	Prozent	64,9	67,2	69,1
Marktanteil Deutschland	Prozent	7,5	7,4	7,4
Marke Lamborghini	Automobile	297	424	1.305
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	Automobile	265.013	252.979	232.593
Belegschaft	Durchschnitt	51.141	51.198	52.689
Aus der Gewinn-und-Verlust-Rechnung				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	22.032	22.603	23.406
Materialaufwand	Mio. EUR	15.860	16.726	17.163
Personalaufwand	Mio. EUR	2.660	2.739	2.938
Personalaufwand je Mitarbeiter	EUR	52.018	53.496	55.763
Abschreibungen	Mio. EUR	1.412	1.614	1.833
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	1.385	1.301	1.051
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	1.286	1.219	1.101
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	747	752	811
Aus der Bilanz (31.12.)				
Langfristige Vermögenswerte	Mio. EUR	7.685	8.308	8.588
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. EUR	3.437	4.342	5.475
Eigenkapital	Mio. EUR	4.222	4.761	5.487
Fremdkapital	Mio. EUR	6.900	7.889	8.576
Bilanzsumme	Mio. EUR	11.122	12.650	14.063
Aus der Kapitalflussrechnung				
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	2.393	2.440	2.786
Investitionstätigkeit [2]	Mio. EUR	2.028	2.305	2.015
Netto-Liquidität (31.12.)	Mio. EUR	1.093	877	1.530
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen				
Operative Umsatzrendite	Prozent	6,3	5,8	4,5
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	5,8	5,4	4,7
Eigenkapitalquote (31.12.)	Prozent	38,0	37,6	39,0
Audi Aktie				
Aktienkurs (Jahresschlusskurs) [3]	EUR	160,00	191,00	225,00
Ausgleichszahlung	EUR	1,30	1,30	1,05

1) Finanzdaten angepasst aufgrund von Änderungen des IAS 19 und des IAS 38
2) ohne Veränderung der Wertpapiere, Termingeldanlagen und Darlehen
3) Jahresschlusskurs an der Börse München
4) gemäß Beschluss der Hauptversammlung der Volkswagen AG, Wolfsburg, am 3. Mai 2011

2004 [1]	2005 [1]	2006	2007	2008	2009	**2010**
784.972	811.522	926.180	980.880	1.029.041	932.260	**1.150.018**
1.485.536	1.695.045	1.895.695	1.915.633	1.901.760	1.384.240	**1.648.193**
971.832	1.045.114	1.135.554	1.200.701	1.223.506	1.145.360	**1.293.453**
779.441	829.109	905.188	964.151	1.003.469	949.729	**1.092.411**
235.092	247.125	257.792	254.014	258.111	228.844	**229.157**
544.349	581.984	647.396	710.137	745.358	720.885	**863.254**
69,8	70,2	71,5	73,7	74,3	75,9	**79,0**
7,2	7,4	7,6	7,9	8,1	6,2	**7,8**
1.592	1.600	2.087	2.406	2.430	1.515	**1.302**
190.799	214.405	228.279	234.144	217.607	194.116	**199.740**
53.144	52.412	52.297	53.347	57.822	58.011	**59.513**
24.506	26.591	31.142	33.617	34.196	29.840	**35.441**
17.676	19.139	21.627	23.092	23.430	18.512	**21.802**
3.072	3.136	3.440	3.406	3.709	3.519	**4.274**
57.798	59.834	65.771	63.846	64.467	60.656	**71.818**
1.852	1.930	2.515	2.287	1.908	1.775	**2.170**
1.238	1.407	2.015	2.705	2.772	1.604	**3.340**
1.143	1.310	1.946	2.915	3.177	1.928	**3.634**
871	824	1.343	1.692	2.207	1.347	**2.630**
8.970	8.597	8.285	8.325	9.537	9.637	**10.584**
5.934	7.515	10.625	14.253	16.519	16.913	**20.188**
5.828	6.104	7.265	8.355	10.328	10.632	**11.310**
9.076	10.008	11.645	14.223	15.728	15.918	**19.462**
14.904	16.112	18.910	22.578	26.056	26.550	**30.772**
2.690	3.252	4.428	4.876	4.338	4.119	**5.797**
2.041	1.670	1.890	2.084	2.412	1.798	**2.260**
2.033	3.391	5.720	7.860	9.292	10.665	**13.383**
5,1	5,3	6,5	8,0	8,1	5,4	**9,4**
4,7	4,9	6,2	8,7	9,3	6,5	**10,3**
39,1	37,9	38,4	37,0	39,6	40,0	**36,8**
220,15	308,00	540,00	625,00	466,49	500,00	**650,00**
1,05	1,15	1,25	1,80	1,93	1,60	**X [4]**