Audi Konzern Finanzen 2011

134 Lagebericht des Audi Konzerns für das Geschäftsjahr 2011
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Die Verbrauchs- und Emissionsangaben der im Lagebericht des Audi Konzerns genannten Fahrzeuge sind ab Seite 260 angegeben.

188 Audi Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung
194 Anhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

250 Bilanzeid

251 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

252 Erklärung des Vorstands der AUDI AG

253 Corporate Governance Bericht
253 Corporate Governance
253 Erklärung zur Unternehmensführung
254 Compliance
254 Risikomanagement
255 Kommunikation und Transparenz
255 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
256 Mandate des Vorstands
257 Mandate des Aufsichtsrats

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

AUDI KONZERN
STRUKTUR

Unternehmen

Der Audi Konzern zählt mit den beiden Marken Audi und Lamborghini zu den weltweit führenden Automobilherstellern im Premium- und Supersportwagensegment.
Den Kern des Unternehmens bildet die Marke Audi, deren Fahrzeuge neben einem herausragenden und modernen Design durch technologische Innovationen sowie eine hohe Verarbeitungsqualität begeistern. Der Anspruch, die hohen Erwartungen der Kunden durch wegweisende Fahrzeugkonzepte zu erfüllen, wird über den Markenkern „Vorsprung durch Technik“ ausgedrückt, der die Markenwerte Sportlichkeit, Hochwertigkeit und Progressivität umfasst.
Die Marke mit den Vier Ringen steigerte die Auslieferungen im Geschäftsjahr 2011 um 19,2 Prozent auf den Rekordwert von 1.302.659 (1.092.411) Fahrzeugen.

AUSLIEFERUNGEN VON AUDI FAHRZEUGEN NACH REGIONEN

	2011	Anteil in %
Deutschland	**254.011**	19,5
Europa ohne Deutschland	**472.307**	36,3
China (inkl. Hongkong)	**313.036**	24,0
USA	**117.561**	9,0
Sonstige	**145.744**	11,2
Gesamt	**1.302.659**	100,0

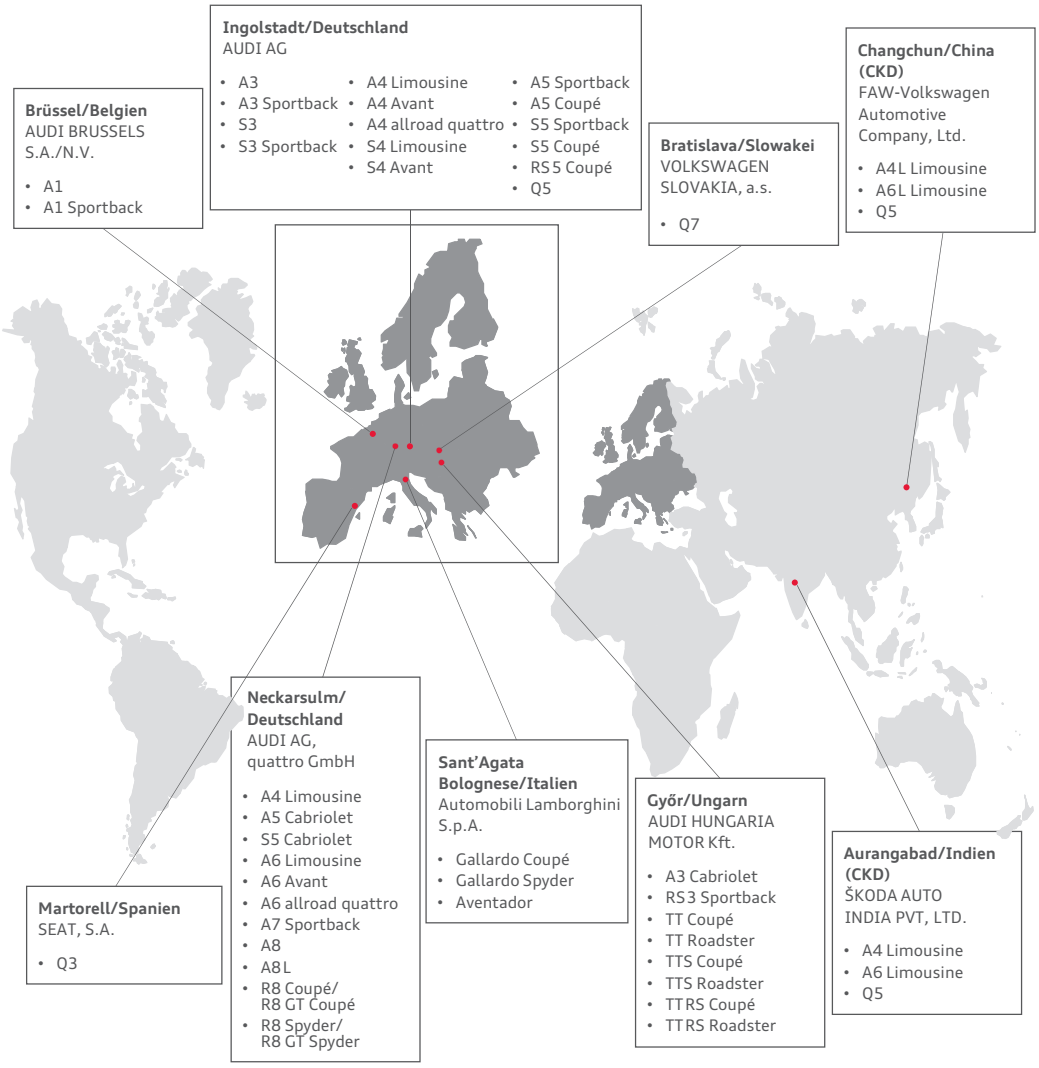
Die italienische Traditionsmarke Lamborghini stellt exklusive Supersportwagen her, die durch technologische Kompetenz, faszinierendes Design und hohe Fahrdynamik überzeugen.
Neben den Modellen der Marken Audi und Lamborghini liefert der Audi Konzern auch Fahrzeuge sonstiger Marken des Volkswagen Konzerns über seine Vertriebsgesellschaften aus.

Wesentliche Konzernstandorte

Die Zentrale des Audi Konzerns liegt in Ingolstadt, wo sich neben der Technischen Entwicklung, dem Vertrieb und der Verwaltung auch ein Großteil der Produktion befindet. Hier 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. Darüber hinaus produziert das Unternehmen in Ingolstadt die Karosserien für das A3 Cabriolet, den RS 3 Sportback und die TT Baureihe.
Am Standort Neckarsulm werden die Modelle A4 Limousine, A5 Cabriolet, die Fahrzeuge der Baureihe A6, der A7 Sportback sowie die Luxuslimousine A8 hergestellt. Auch die quattro GmbH, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG, hat hier ihren Unternehmenssitz. Neben der Produktion von High-Performance-Fahrzeugen wie dem Audi Q7 V12 TDI und der exklusiven Manufaktur der R8 Modelle umfasst das Leistungsspektrum der quattro GmbH ein umfangreiches Individualisierungsprogramm für alle Audi Fahrzeuge sowie hochwertige Accessoires rund um die Marke mit den Vier Ringen.
Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), entwickelt und produziert Motoren für die Marke Audi, für weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie für Dritte. Zudem werden hier die Modelle der TT Baureihe im Verbund mit dem Werk Ingolstadt hergestellt sowie das A3 Cabriolet und der RS 3 Sportback montiert. Das Unternehmen hat sich seit seiner Gründung zu einem der größten Exporteure Ungarns entwickelt.
In Brüssel (Belgien) hat sich die AUDI BRUSSELS S.A./N.V. auf die exklusive Fertigung der Modelle der Baureihe A1 spezialisiert.
Bei der Automobili Lamborghini S.p.A. werden im norditalienischen Sant’Agata Bolognese die Supersportwagen Gallardo und Aventador hergestellt. Auch die Zwölfzylinder-Motoren für den Aventador werden von Lamborghini vor Ort produziert.
Im Rahmen des VW Konzernverbundes werden die Modelle Q7 und Q3 an den Standorten Bratislava (Slowakei) bzw. Martorell (Spanien) hergestellt.

In Changchun (China) werden vom Joint-Venture-Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd. die A4 Limousine und die A6 Limousine mit jeweils langem Radstand sowie der Q5 für den lokalen Markt gefertigt.
Im indischen Aurangabad erfolgt im Rahmen des VW Konzernverbundes die lokale Produktion der Modelle A4 Limousine, A6 Limousine und Q5.

PRODUKTIONSSTANDORTE



Die Produktion der Modelle S6, S6 Avant, S7 Sportback und S8 wird im Frühjahr 2012 am Standort Neckarsulm starten.

Konsolidierungskreis

Mit rund 99,55 Prozent des Aktienkapitals ist die Volkswagen AG, Wolfsburg, 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 erweiterte sich seit dem 31. Dezember 2010 um die AUDI AUSTRALIA RETAIL OPERATIONS PTY LTD., Zetland (Australien), die AUDI BRUSSELS PROPERTY S.A./N.V., Brüssel (Belgien), die AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt., Győr (Ungarn), sowie um die AUDI TAIWAN CO., LTD., Taipeh (Taiwan), und die AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur (Singapur). Darüber hinaus wurde die vormals nicht konsolidierte SALLIG S.R.L., Turin (Italien), auf die Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien), verschmolzen. Zum 1. Juli 2011 sind die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), die Lamborghini ArtiMarca S.p.A.,

Lagebericht
134 Audi Konzern
134 Struktur
136 Strategie
140 Aktie
141 Übernahmerechtliche Angaben
143 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

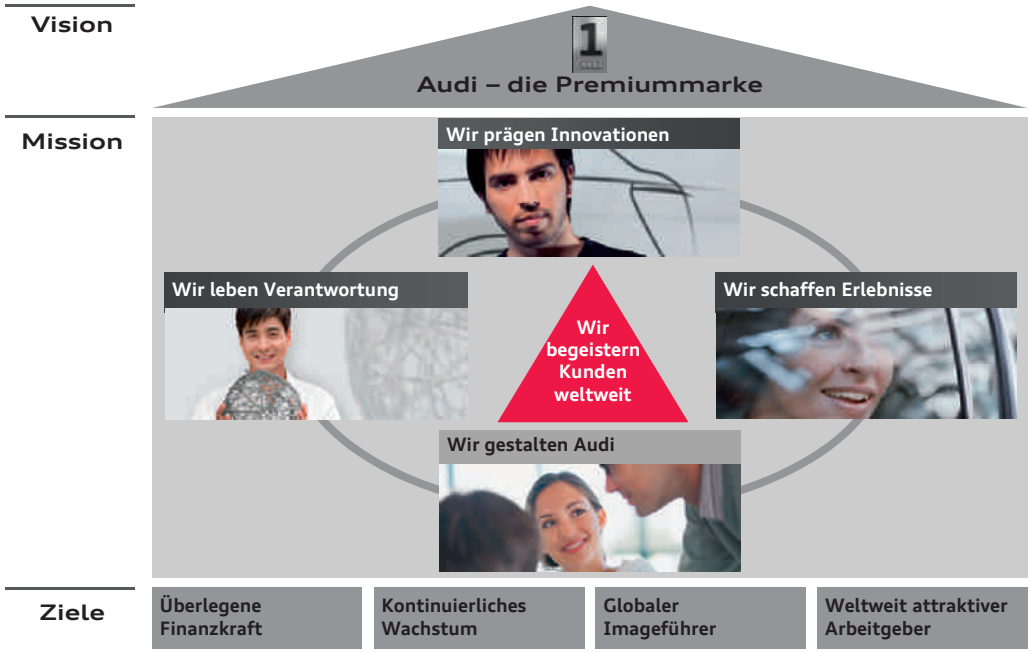
Sant'Agata Bolognese (Italien), und die STAR DESIGN S.R.L., Turin (Italien), in die Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), verschmolzen. Diese wurde umbenannt in die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien).
Die erstmalige Einbeziehung dieser Tochterunternehmen hatte auf die Darstellung der Unternehmenslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss.

STRATEGIE

Vision: „Audi – die Premiummarke"

Der Audi Konzern hat seine Kernmarke Audi mit der Strategie 2020 auf die Herausforderungen der Zukunft ausgerichtet. Im Jahr 2011 wurde die Strategie weiter konkretisiert, um das Potenzial der Mission „Wir begeistern Kunden weltweit" voll entfalten zu können. Dabei wurden neue Fragestellungen, die sich aus einem geschärften Umweltbewusstsein, der steigenden Unsicherheit über die zukünftige Verfügbarkeit fossiler Brennstoffe sowie der fortschreitenden Verstädterung ergeben haben, verstärkt berücksichtigt.

DIE STRATEGIE 2020 DER MARKE AUDI



Mission: „Wir begeistern Kunden weltweit"

Produkte der Marke Audi überzeugen durch die Markenwerte Hochwertigkeit, Sportlichkeit und Progressivität. Neben technologisch fortschrittlichen Fahrzeugen möchte die Marke mit den Vier Ringen Kundenbegeisterung jedoch auf vielfältige Weise erlebbar machen.
Auf dem Weg zur führenden Premiummarke kommt der Mission „Wir begeistern Kunden weltweit" daher eine zentrale Bedeutung zu. Die Marke Audi hat ihr Verständnis von Kundenbegeisterung in vier Handlungsfeldern näher definiert:

- Wir prägen Innovationen
- Wir schaffen Erlebnisse
- Wir leben Verantwortung
- Wir gestalten Audi

Wir prägen Innovationen

Im Markenkern „Vorsprung durch Technik“ drückt sich der Anspruch der Marke Audi aus, ihren Kunden qualitativ hochwertige und innovative Fahrzeuge anzubieten. Dies wird von einer klaren Designsprache begleitet, die den fortschrittlichen Charakter der Marke auch visuell verankert. Die Modelle der Marke Audi sind mit einer Vielzahl von technologischen Innovationen ausgestattet. Dabei hat das Unternehmen verschiedene Schlüsseltechnologien definiert, denen bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge eine besondere Bedeutung zukommt. So werden etwa unter der Dachmarke Audi e-tron alle Aktivitäten bezüglich Elektromobilität gebündelt. Audi ultra steht für die Leichtbautechnologie, mit der die Marke Audi schon seit der Einführung des Audi Space Frame (ASF) im Jahr 1994 eine führende Rolle einnimmt. Seitdem wurden die Maßnahmen auf dem Weg zu leichteren Fahrzeugen weiter intensiviert. Heute setzt das Unternehmen auf den Einsatz intelligenter Werkstoffkombinationen, die neben Aluminium auch carbonfaserverstärkte Kunststoffe (CFK), moderne Stahllegierungen und Magnesium umfassen. Mit Audi connect hat das Unternehmen zudem eine Dachmarke etabliert, die neben zukunftsweisenden Navigations- und Infotainmentfunktionen auch Technologien umfasst, die den Fahrer mit dem Internet, dem Auto und seiner Umwelt vernetzen.
Zusätzlich zu produktbezogenen Innovationen arbeitet die Marke Audi auch an neuen Mobilitätskonzepten – so wird beispielsweise seit 2011 im A1 e-tron Flottenversuch in München das Mobilitätsverhalten der Kunden von elektrisch angetriebenen Automobilen erforscht.

Wir schaffen Erlebnisse

Um seine Kunden nachhaltig zu begeistern, möchte das Unternehmen besondere und positive Erlebnisse schaffen, die diese mit der Marke Audi verbinden. Dazu gehören moderne Vertriebskonzepte wie beispielsweise der Schauraum-Konfigurator, mithilfe dessen sich Interessierte beim Audi Partner in kurzer Zeit ihr individuell gestaltetes Audi Fahrzeug an großen Flachbildschirmen lebensecht und dreidimensional zusammenstellen können.
2011 ließ sich die Marke Audi mit dem „Audi Q3 Cube“ eine besondere Inszenierung für das neue Premium-SUV Q3 einfallen. In ausgewählten Innenstädten, beispielsweise in Barcelona, Paris und München, hatten Kunden und Interessenten dabei die Möglichkeit, die Eigenschaften des Q3 in einem bis zu 14 Meter hohen verspiegelten Kubus zu entdecken.
Ein weiteres emotionales Erlebnis rund um die Marke Audi ist die Neuwagenabholung in den Audi Foren Ingolstadt und Neckarsulm. So zeigt die Audi Premiumauslieferung dem Kunden, mit wie viel Präzision und Sorgfalt Audi Fahrzeuge gefertigt werden. Einblicke in die Historie des Unternehmens sowie kulinarische Erlebnisse runden das Programm ab. Ergänzt wird das Angebot von der Audi Individualauslieferung, die der Kunde persönlich gestalten kann. Mit seinem Kundenbetreuer, der ihn über den ganzen Tag begleitet, wird die Werkbesichtigung als Einzelführung zu einem besonderen Erlebnis.

Wir leben Verantwortung

Kundenbegeisterung zeigt sich bei der Marke Audi auch in einem von Verantwortungsbewusstsein geprägten unternehmerischen Selbstverständnis, das soziale und ökologische Belange sowie wirtschaftlichen Erfolg in eine angemessene Balance bringt.
Um die weltweit hohe Akzeptanz von Marke und Unternehmen zu sichern und im Wettbewerbsvergleich weiter auszubauen, wurde bei Audi eine eigene Organisationseinheit geschaffen. Gemeinsam mit allen Geschäftsbereichen verfolgt die Abteilung „Corporate Responsibility“ die Werteorientierung als strategisches Ziel. Dabei sind verantwortungsvolles Handeln und Verhalten die Basis für nachhaltigen Erfolg.
Zentrale Aufgabe des Managements von Corporate Responsibility ist auch die Definition von strategischen Leitlinien und Entscheidungskriterien. Diese Leitlinien sind aus den Zielen der Strategie 2020 abgeleitet und sollen den Zusammenhang zwischen gesellschaftlicher Verantwortung, Ressourcenschonung und langfristig ausgerichtetem ökonomischem Handeln aufzeigen.
Als weltweit agierendes Unternehmen mit nahezu 64.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern steht der Audi Konzern im Fokus des öffentlichen Interesses. Deswegen wird die Auskunfts- und Berichtsfähigkeit zu Corporate Responsibility weiter ausgebaut.

Lagebericht

134 Audi Konzern
134 Struktur
136 Strategie
140 Aktie
141 Übernahmerechtliche Angaben
143 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Wir gestalten Audi

Die Marke Audi wird ihre Modelloffensive kontinuierlich fortsetzen und den dazu notwendigen Ausbau der Entwicklungs-, Fertigungs- und Unternehmensstrukturen vorantreiben. Um auch zukünftig profitabel zu wachsen, will sich der Audi Konzern dabei noch konsequenter auf flexible und leistungsfähige Prozesse ausrichten und die globale Präsenz und Kompetenz verstärken. Produkt- und Investitionsentscheidungen werden weiterhin gezielt in Hinblick auf den Kundennutzen getroffen.
Zur erfolgreichen Umsetzung des qualitativen Wachstums tragen wesentlich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei, die sich durch ihre Kompetenz und ihre Leidenschaft für die Produkte der Marke Audi auszeichnen.

Ziele

Überlegene Finanzkraft

Wachstum erfüllt im Rahmen einer werteorientierten Unternehmensführung nur in Verbindung mit Profitabilität den Premiumanspruch des Audi Konzerns. Daher steht qualitatives Wachstum als strategisches Unternehmensziel im Vordergrund.
Dies wird durch effektive und effiziente Strukturen und Prozesse, ein konsequentes Investitionsmanagement sowie durch kontinuierliche Kostenoptimierungen umgesetzt. Eine hohe Selbstfinanzierungskraft hilft dabei, die Investitions- und Handlungskraft aufrechtzuerhalten. Daher verfolgt das Unternehmen das Ziel, die Investitionen grundsätzlich aus dem selbst erwirtschafteten Cashflow zu decken.

Kontinuierliches Wachstum

Mit insgesamt mehr als 1,3 Mio. verkauften Fahrzeugen hat die Marke Audi 2011 einen neuen Auslieferungsrekord erzielt. Diese positive Entwicklung lässt sich vor allem auf das attraktive und vielfältige Produktportfolio zurückführen, das auch im Berichtszeitraum kontinuierlich erneuert und erweitert wurde. Neben der Nachfolgegeneration der beliebten Oberklassebaureihe A6 wurden beispielsweise das neue Premium-SUV Q3 sowie der Q5 hybrid quattro in die Märkte eingeführt. Das Produktangebot der Marke Audi soll auch zukünftig konsequent ausgebaut werden.
Der Audi Konzern hat sich dabei zum Ziel gesetzt, die Auslieferungen der Marke Audi bis zum Jahr 2015 auf 1,5 Mio. Fahrzeuge zu steigern.
Für das geplante Wachstum werden die internationalen Vertriebsstrukturen entsprechend erweitert. So soll etwa das Händlernetz in China bis zum Jahr 2013 von derzeit rund 230 auf mehr als 400 Betriebe vergrößert werden. Auch in den USA ist für die kommenden Jahre ein Ausbau des exklusiven Vertriebsnetzes geplant.
Darüber hinaus erweitert der Audi Konzern seine weltweiten Produktionskapazitäten. So wurden für die Produktion des neuen Q3 insgesamt rund 250 Mio. EUR im spanischen Martorell investiert. In China stärkt das Unternehmen seine Präsenz mit dem Bau eines neuen Automobilwerks in Foshan durch das Joint Venture FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), an dem neben der AUDI AG auch der chinesische Partner FAW Group Corporation, Changchun (China), und die Volkswagen AG, Wolfsburg, beteiligt sind.
Zudem wird der ungarische Standort Győr ausgebaut, wo neben dem Karosseriebau, der Lackiererei und der Montage auch ein neues Presswerk entstehen wird.

Globaler Imageführer

Für einen Premiumhersteller ist eine starke Marke die Basis für nachhaltigen Erfolg. Der Audi Konzern beabsichtigt daher, seine Kunden emotional an die Marke Audi zu binden und seine Imageposition durch das attraktive Produktangebot kontinuierlich zu verbessern.
Dabei dokumentieren auch im Geschäftsjahr 2011 zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen die große Begeisterung der Öffentlichkeit für die Marke Audi.
So haben die Leser der Fachzeitschrift Automobilwoche die Marke Audi bei der Wahl der „Auto-Stars“ zur „Marke des Jahrzehnts“ gewählt (Ausgabe 3/2011, S. 3 ff.).

Die Marke mit den Vier Ringen überzeugte außerdem bei der Leserwahl „Die besten Autos 2011“ (auto motor und sport, Ausgabe 4/2011, S. 104 ff.). Wie bereits im Vorjahr siegten der Audi R8 Spyder und das Mittelklasse-SUV Audi Q5 in ihren jeweiligen Kategorien. Gleich zum vierten Mal in Folge ging der Preis in der Mittelklasse an die Modellreihen A4 und A5. Auch der Audi A1 erzielte als Neueinsteiger direkt einen ersten Platz. Abgerundet wurde das beeindruckende Ergebnis mit einem zweiten Platz des Audi A8.
Mit dem Sieg des Audi A6 beim „Goldenen Lenkrad“ sowie einer Zweitplatzierung des gasbetriebenen A3 TCNG beim „Grünen Lenkrad“ konnte die Marke Audi 2011 ihre Erfolgsgeschichte im renommierten Wettbewerb von BILD am SONNTAG und der europäischen AUTO BILD-Gruppe weiter fortsetzen (AUTO BILD, Ausgabe 45/2011, S. 57 ff.). Mit insgesamt 21 Erstplatzierungen ist Audi dabei die erfolgreichste Marke seit Beginn des Wettbewerbs im Jahr 1975.
Die Leserwahl der Zeitschrift OFF ROAD belegt, dass die Marke Audi nicht nur auf befestigten Straßen, sondern auch im Gelände begeistert. So erzielte der Audi A6 allroad quattro den ersten Platz in der Kategorie „Crossover“ (Ausgabe 4/2011, S. 44 ff.).
Bei der Wahl „Die sportlichsten Autos 2011“ des Fachmagazins sport auto erzielte der Audi RS 3 Sportback, das jüngste Mitglied der dynamischen RS-Familie der Marke Audi, einen Klassensieg. Dreimal Silber, jeweils für den Audi TT Roadster 2.0 TFSI, das Audi TTS Coupé sowie den Audi TT RS Roadster, rundete das beeindruckende Ergebnis ab (Ausgabe 7/2011, S. 46 ff.).
Bei der „Auto Trophy 2011“ des Fachmagazins AUTO ZEITUNG konnte die Marke mit den Vier Ringen einen Dreifacherfolg verbuchen. So sicherten sich das kompakte Premium-SUV Audi Q3, der Audi A5 Sportback sowie der Audi A1 erste Plätze in ihren jeweiligen Kategorien (Ausgabe 25/2011, S. 108 ff.).
Beim „Design-Gipfel“ der Fachzeitschrift AUTO BILD überzeugte das Designkonzept des A7 Sportback. So wählte die hochkarätig besetzte Jury das fünftürige Coupé mit Abstand auf Platz eins (Ausgabe 6/2011, S. 52 ff.).
Bereits zum vierten Mal erhielt der Audi A6 den „Eyes on Design Award“ in der Kategorie Serienmodelle auf der Detroit Motor Show (http://www.brophy.com/NAIAS/).
Mit gleich drei Preisen wurde die Marke Audi bei der „What Car? Award“-Verleihung in London ausgezeichnet. Neben dem Audi A1, den eine Jury und die Leser der britischen Fachzeitschrift sowohl zum „Car of the Year“ als auch zum Gewinner der Kategorie „Supermini“ kürten, wurde der Audi TT bereits zum fünften Mal in Folge zum „Coupe of the Year“ gewählt (http://www.whatcar.com/car-news/audi-a1-named-car-of-the-year/254884).

Weltweit attraktiver Arbeitgeber

Auf dem Weg zur führenden Premiummarke setzt der Audi Konzern auf qualifizierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Gerade hinsichtlich der fortschreitenden Internationalisierung ist es von zentraler Bedeutung, weltweit als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen zu werden.
Vor diesem Hintergrund bietet der Audi Konzern seiner Belegschaft ein forderndes Arbeitsumfeld mit attraktiven Entwicklungsmöglichkeiten, ein leistungsgerechtes Entgelt sowie eine hohe Beschäftigungssicherheit. In regelmäßig durchgeführten internen Belegschaftsbefragungen lässt sich die große Mitarbeiterzufriedenheit messen. Daneben belegen externe Umfragen im In- und Ausland die hohe Arbeitgeberattraktivität des Audi Konzerns.
So konnte beispielsweise erneut der Spitzenplatz in den renommierten Absolventenbefragungen der Beratungsinstitute Universum und trendence im Bereich der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften gewonnen werden („trendence Absolventenbarometer 2011 – Business und Engineering Edition“, 15.4.2011; „The Universum German Student Survey 2011“, 16.5.2011).
Auch die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), wurde 2011 von Berufserfahrenen und Berufseinsteigern wiederholt zum „attraktivsten Unternehmen“ des Landes gewählt. Dies ging aus einer Umfrage hervor, die von der Unternehmensberatung Aon Hewitt und der Internationalen Studentenorganisation AIESEC durchgeführt wurde (http://www.autoevolution.com/news/audi-the-most-attractive-company-in-hungary-32615.html).

Lagebericht
134 Audi Konzern
134 Struktur
136 Strategie
140 Aktie
141 Übernahmerechtliche Angaben
143 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Strategische Zielgröße

Die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ist ein zentrales strategisches Ziel des Audi Konzerns. Anhand der Kapitalrendite (Return on Investment – RoI) werden Investitionsprojekte unterschiedlicher Art und Größe hinsichtlich der Verzinsung des eingesetzten Kapitals bewertet. Der Return on Investment spiegelt die Entwicklung der Ertragskraft eines Unternehmens wider und wird nach folgender Formel berechnet:

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

in Mio. EUR	2011	2010
Operatives Ergebnis nach Steuern	**3.744**	2.338
durchschnittliche betriebliche Aktiva	**15.177**	13.327
– durchschnittliches unverzinsliches Abzugskapital	**4.607**	3.855
= durchschnittlich investiertes Vermögen	**10.571**	9.472
Kapitalrendite (in %)	**35,4**	24,7

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erwirtschaftete der Audi Konzern eine Kapitalrendite von 35,4 Prozent. So wurde gegenüber dem Vorjahreswert von 24,7 Prozent nochmals eine Verbesserung erzielt. Gemessen an der Kapitalrendite zählt der Audi Konzern damit zu den ertragsstärksten Unternehmen der weltweiten Automobilindustrie.

AKTIE

Entwicklung der Aktienmärkte

Zu Jahresbeginn setzte sich die positive Entwicklung der Aktienmärkte, vor allem gestützt durch die guten Unternehmensergebnisse, zunächst fort. So legte der DAX nach einem Start mit 6.973 Punkten bis Mitte des ersten Quartals auf über 7.400 Punkte zu. Im Zuge der politischen Unruhen in Nordafrika und der Folgen der Naturkatastrophe in Japan kam der DAX jedoch zunehmend unter Druck und fiel Mitte März auf rund 6.500 Punkte. Nach einer kurzen Erholungsphase erreichte der deutsche Leitindex Anfang Mai seinen Jahreshöchststand von 7.528 Punkten und bewegte sich bis Ende des zweiten Quartals vorwiegend seitwärts.
Im weiteren Verlauf des Jahres trübte sich die Stimmung zunehmend ein. Gründe dafür waren die sich verschärfende Schuldenkrise in Europa, die Unsicherheit über die Anhebung des Schuldenlimits in den USA sowie die wachsende Sorge vor einer Abschwächung der Weltkonjunktur, welche in Summe die Angst vor einer erneuten Finanzmarktkrise schürten. Im Zuge der zunehmenden Unsicherheiten fiel der deutsche Leitindex im Verlauf des dritten Quartals zeitweise bis unter 5.000 Punkte.
Mit Beginn des letzten Quartals erhöhte sich die Zuversicht auf eine Lösung der Schuldenkrise in Europa, bevor die Nervosität an den Finanzmärkten auf die Realwirtschaft übergreifen konnte. Zwar löste sich der DAX damit von seinem Jahrestiefststand, allerdings war die Entwicklung im weiteren Verlauf des vierten Quartals von einer hohen Volatilität geprägt.
Zum Jahresende lag der DAX bei 5.898 Punkten und damit deutlich unter dem Stand zu Beginn des Jahres 2011.

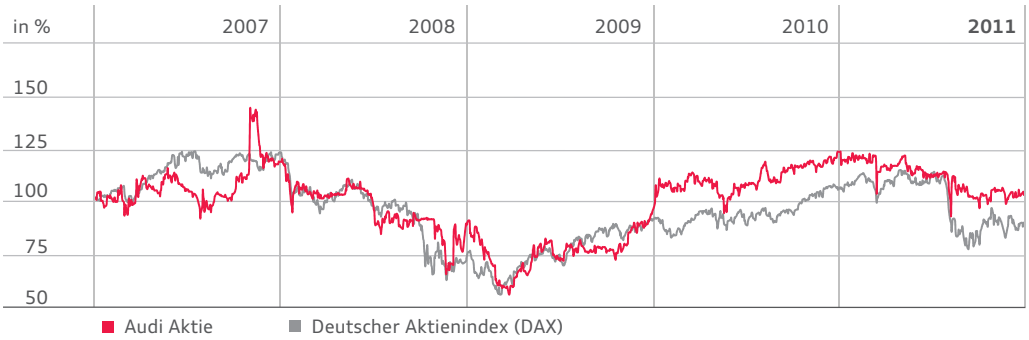
Kursentwicklung der Audi Aktie

Die Audi Aktie startete mit einem Kurs von 650 EUR in das Jahr 2011 und bewegte sich zu Jahresbeginn zunächst seitwärts – ähnlich wie die anderen deutschen Automobiltitel. Im weiteren Verlauf konnte sich auch die Audi Aktie den dramatischen Kursverlusten an den weltweiten Börsen infolge der Natur- und Nuklearkatastrophe in Japan nicht entziehen. So fiel der Kurs des Wertpapiers Mitte März auf 545 EUR. Der Titel konnte sich jedoch schnell wieder erholen und erreichte bereits Anfang Mai mit einem Kurs von 640 EUR nahezu den Wert vom Jahresanfang. Im Zuge der zunehmenden Verunsicherung an den weltweiten Finanzmärkten verlor auch die Audi Aktie an Wert und bewegte sich von Mitte Mai bis Anfang August in einem Korridor von 580 bis 615 EUR.

Den Jahrestiefststand erreichte die Audi Aktie am 9. August mit 489 EUR. Die Angst vor einer erneuten Finanzmarktkrise – verursacht vor allem durch die offenen Fragen zur Schuldenproblematik in Europa und den USA – führte dazu, dass der Kurs des Wertpapiers das Niveau des ersten Halbjahres nicht mehr erreichen konnte und sich ab Mitte August um einen Wert von 550 EUR seitwärts bewegte. Am letzten Handelstag des Jahres 2011 schloss die Aktie mit einem Kurs von 542,05 EUR.
Über einen Betrachtungszeitraum von fünf Jahren spiegelt sich die hohe Stabilität des Audi Geschäftsmodells wider. Die Auswirkungen der globalen Finanzmarktkrise 2008/2009 sind auch an der Kursentwicklung der Audi Aktie nicht spurlos vorübergegangen, obwohl der Audi Konzern selbst in dieser schwierigen Zeit mit deutlich positiven Ergebnissen überzeugen konnte – zu groß war die allgemeine Unsicherheit bezüglich einer möglicherweise lang anhaltenden Rezession. Erst nachdem von einer Erholung der Märkte auszugehen war, honorierten die Börsen die Krisenfestigkeit. Im Vergleich zum DAX, der im Betrachtungszeitraum insgesamt 11,7 Prozent abgeben musste, konnte sich die Audi Aktie deutlich schneller erholen und liegt zum Jahresende 2011 trotz der Folgen der Naturkatastrophe in Japan und der anhaltenden globalen Unsicherheiten wieder auf Vorkrisenniveau.

Lagebericht
134 Audi Konzern
134 Struktur
136 Strategie
140 Aktie
141 Übernahmerechtliche Angaben
143 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

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 19. April 2012 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 2011 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.

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.

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

Im Jahr 2011 setzte sich der Aufschwung der Weltwirtschaft fort. Das Wachstum verlangsamte sich jedoch in der zweiten Jahreshälfte deutlich. Im Gesamtjahr 2011 stieg die globale Wirtschaftsleistung daher nur noch um 3,0 (4,3) Prozent. Wachstumsträger waren vor allem die Schwellenländer, deren hohe wirtschaftliche Dynamik sich seit Jahresmitte jedoch leicht verringerte. Dagegen blieb im Berichtszeitraum das Wachstumstempo in den meisten Industrieländern von Beginn an moderat und schwächte sich im Jahresverlauf weiter ab. In zahlreichen Ländern sorgten eine expansive Geldpolitik sowie hohe Rohstoff- und Nahrungsmittelpreise für einen Anstieg der Inflation.

Nach einem dynamischen ersten Quartal kühlte sich die Konjunktur Westeuropas merklich ab. Im Gesamtjahr lag das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts mit 1,5 (1,9) Prozent unter dem Vorjahresniveau. Insbesondere die südeuropäischen Länder verzeichneten niedrige Wachstumsraten und teilweise sogar einen Rückgang ihrer Wirtschaftsleistung. Dabei belasteten die Zuspitzung der seit 2010 schwelenden Schuldenkrise und die daraus resultierende Verunsicherung von Unternehmen und Verbrauchern das konjunkturelle Klima. Darüber hinaus dämpften die in zahlreichen Ländern verschärften Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung die Wirtschaftsentwicklung.

Mit einer Zunahme des Bruttoinlandsprodukts um 3,0 (3,7) Prozent erwies sich die deutsche Wirtschaft als wachstumsstärkste unter den großen Industrieländern. Zwar ließ die Exportdynamik im Jahresverlauf nach, dies wurde jedoch durch die anziehende Binnennachfrage aufgrund zunehmender Unternehmensinvestitionen und einer Belebung des privaten Konsums weitgehend kompensiert. Ein positiver Einfluss ging dabei von der weiterhin günstigen Entwicklung am Arbeitsmarkt aus.

In den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas expandierte die Wirtschaft im Berichtsjahr unverändert kräftig. Dabei verzeichnete das Bruttoinlandsprodukt in Russland ein Plus von 4,3 (4,0) Prozent.

Das Wirtschaftswachstum in den USA schwächte sich 2011 ab und lag mit einer Rate von lediglich 1,7 (3,0) Prozent deutlich unter dem Vorjahreswert, da der private Konsum durch die schwierige Lage am Arbeitsmarkt und die hohe Inflation gedämpft wurde.

Auch in Lateinamerika verlangsamte sich im Berichtszeitraum das Tempo der Wirtschaftsexpansion. Zwar verstärkte sich der Aufwärtstrend in zahlreichen kleineren Ländern der Region, jedoch verringerte sich das Wachstum in Brasilien mit 2,9 (7,5) Prozent um mehr als die Hälfte.

Die Schwellenländer Asiens zählten wie bereits in den Vorjahren auch 2011 zu den Treibern des weltweiten Wirtschaftsaufschwungs. So lag das Wachstum der chinesischen Wirtschaft mit 9,2 (10,4) Prozent nur leicht unter dem hohen Niveau des Vorjahres. In Indien setzte sich die kräftige Expansion mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts um 7,0 (8,8) Prozent ebenfalls fort.

Lagebericht
134 Audi Konzern
134 Struktur
136 Strategie
140 Aktie
141 Übernahmerechtliche Angaben
143 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
143 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
145 Forschung und Entwicklung
151 Beschaffung
151 Produktion
153 Vertrieb und Auslieferungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Die japanische Konjunkturentwicklung wurde durch die schwere Naturkatastrophe seit März 2011 stark belastet und konnte sich erst in der zweiten Jahreshälfte wieder leicht erholen. Nach dem kräftigen Wachstum im Vorjahr verzeichnete die japanische Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2011 einen Rückgang um 0,7 (+4,4) Prozent.

Internationale Automobilkonjunktur

Im Zuge des allgemeinen Wirtschaftswachstums setzte die weltweite Automobilnachfrage 2011 den im Vorjahr begonnenen Erholungskurs fort und erreichte mit einem Plus von 4,8 Prozent auf 62,0 (59,1) Mio. Pkw ein neues Rekordniveau. Dabei verzeichneten mit Ausnahme Westeuropas alle Absatzregionen Zuwächse. Träger dieser Entwicklung waren insbesondere die Märkte China, Russland und die USA.

In Westeuropa (ohne Deutschland) waren dagegen die Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit 9,6 (10,1) Mio. Pkw um 4,5 Prozent rückläufig. Dies war zum einen auf ein schwaches erstes Quartal in wichtigen Volumenmärkten zurückzuführen, das vor allem aus dem Ende staatlicher Fördermaßnahmen im Jahresverlauf 2010 resultierte. Hinzu kamen in zahlreichen Ländern ein sinkendes Verbrauchervertrauen, steigende Arbeitslosigkeit und Restriktionen bei der Fahrzeugfinanzierung, welche die Marktentwicklung negativ beeinflussten. Besonders die großen westeuropäischen Automobilmärkte gaben zum Teil deutlich nach. Während die Gesamtmarktnachfrage in Frankreich und Großbritannien um 2,1 bzw. 4,4 Prozent sank, verlor der italienische Markt sogar 11,6 Prozent. Die Pkw-Verkäufe in Spanien schrumpften gegenüber dem bereits niedrigen Vorjahreswert um weitere 17,7 Prozent.

In den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas befand sich die Automobilnachfrage im Berichtszeitraum in einem Aufwärtstrend. Besonders in Russland hat sich die Marktdynamik gegenüber dem Vorjahr weiter erhöht. So konnte der Pkw-Absatz dank staatlicher Kaufanreize und eines gestiegenen Konsumentenvertrauens um 39,8 Prozent auf 2,5 (1,8) Mio. Pkw zulegen.

Die Automobilnachfrage in den USA zeigte trotz einer Verlangsamung der konjunkturellen Dynamik im Geschäftsjahr 2011 eine steigende Tendenz. Mit 12,8 (11,6) Mio. Pkw und leichten Nutzfahrzeugen übertraf der Fahrzeugabsatz das Vorjahresniveau um 10,3 Prozent. Neben dem Angebot neuer Fahrzeugmodelle sorgte auch ein erhöhter Ersatzbedarf für wichtige Wachstumsimpulse.

Die Pkw-Nachfrage in Lateinamerika lag im wichtigsten Automobilmarkt Brasilien mit 2,6 (2,6) Mio. verkauften Fahrzeugen auf dem Rekordniveau des Vorjahres. In Argentinien setzte sich dagegen das starke Marktwachstum im Berichtszeitraum weiter fort. So erhöhte sich das Absatzvolumen dort um 28,4 Prozent auf die neue Bestmarke von 0,6 (0,5) Mio. Pkw.

Die Dynamik in der Region Asien-Pazifik hat 2011 gegenüber dem Vorjahr deutlich nachgelassen. Mit 22,7 (22,1) Mio. Pkw nahm das Absatzvolumen um lediglich 2,5 Prozent zu. Dabei erreichte der chinesische Pkw-Markt vor allem wegen der Reduzierung staatlicher Fördermaßnahmen nur noch einen Zuwachs von 7,6 Prozent auf 12,3 (11,5) Mio. Pkw – im Vorjahr hatte das Plus noch 35,1 Prozent betragen. Schwächer entwickelte sich auch der bislang wachstumsstarke Pkw-Markt in Indien, der aufgrund hoher Finanzierungskosten und gestiegener Kraftstoffpreise um lediglich 5,6 Prozent auf 2,3 (2,2) Mio. Pkw zulegen konnte. In Japan wurden die Pkw-Neuzulassungen durch die Auswirkungen der Naturkatastrophe stark in Mitleidenschaft gezogen. Das Gesamtmarktvolumen verringerte sich im Berichtszeitraum um 16,3 Prozent auf 3,5 (4,2) Mio. Automobile.

Automobilmarkt Deutschland

Der deutsche Automobilmarkt konnte sich 2011 trotz gestiegener Kraftstoffpreise vom starken Einbruch des Vorjahres erholen und deutlich um 8,8 Prozent auf 3,2 (2,9) Mio. Pkw zulegen. Positiv wirkte sich dabei die gute gesamtwirtschaftliche Situation aus, wodurch vor allem die Nachfrage gewerblicher Kunden anstieg.

Nachdem sich der Dieselanteil an den Pkw-Neuzulassungen 2009 durch die hohe private Nachfrage nach Benzinmodellen infolge der gewährten Umweltprämie stark verringert hatte, ist er seit 2010 wieder im Steigen begriffen. So lag der Dieselanteil im Gesamtjahr 2011 bei 47,1 Prozent, was einem Zuwachs um 5,2 Prozentpunkte entspricht.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
143 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
145 Forschung und Entwicklung
151 Beschaffung
151 Produktion
153 Vertrieb und Auslieferungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Die deutschen Automobilhersteller profitierten im Berichtsjahr von der weltweiten Erholung der Pkw-Nachfrage und konnten ihren Fahrzeugexport um 6,6 Prozent auf den neuen Rekordwert von 4,5 (4,2) Mio. Einheiten steigern. Wie in den Vorjahren bildeten die westeuropäischen Auslandsmärkte die wichtigste Absatzregion, in die trotz rückläufiger Gesamtmarktentwicklung insgesamt 2,3 (2,2) Mio. Fahrzeuge und damit 0,8 Prozent mehr als im Vorjahr ausgeführt wurden. Als bedeutendster Einzelmarkt erwies sich dabei Großbritannien mit einem Exportvolumen von 0,6 (0,6) Mio. Pkw. Mit einem Zuwachs von 22,5 Prozent ist mittlerweile China auf den zweiten Platz vorgerückt. So wurden 2011 0,6 (0,5) Mio. Fahrzeuge aus deutscher Produktion dorthin verschifft. An dritter Stelle folgten die USA mit 0,5 (0,5) Mio. exportierten Automobilen.
Infolge der hohen Auslandsnachfrage wuchs im Berichtszeitraum die Inlandsproduktion der deutschen Automobilhersteller entsprechend kräftig und erzielte mit 5,9 (5,6) Mio. Einheiten einen neuen Rekordwert. Ein immer stärkeres Gewicht nimmt auch die deutsche Pkw-Auslandsproduktion ein, die 2011 mit einem Volumen von 7,0 (6,1) Mio. Einheiten ein Plus von 15,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr erreichte.

Gesamteinschätzung der Unternehmensleitung

Trotz der verlangsamten Dynamik im zweiten Halbjahr hat sich das weltweite Wirtschaftswachstum im vergangenen Geschäftsjahr insgesamt weiter fortgesetzt.
Der Audi Konzern agierte in diesem Umfeld sehr erfolgreich und erreichte mit 1.302.659 (1.092.411) Fahrzeugen der Marke Audi das höchste Auslieferungsniveau der Unternehmensgeschichte. Der deutliche Anstieg um 19,2 Prozent lässt sich neben der Erhöhung der Gesamtmarktnachfrage vor allem auf das attraktive Produktangebot der Marke Audi zurückführen, das 2011 erneut um zahlreiche Modelle erweitert wurde.
Auch die langfristig orientierte Unternehmenspolitik hat sich einmal mehr ausgezahlt. Diese zielt auf eine kontinuierliche Verbesserung der Prozesse und Kostenstrukturen entlang der gesamten Wertschöpfungskette und somit auf die nachhaltige Optimierung der Produktivität ab.
So erreichte der Audi Konzern im Jahr 2011 ein Operatives Ergebnis in Höhe von 5.348 (3.340) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 12,1 (9,4) Prozent. Mit diesen Finanzkenngrößen gehörte das Unternehmen erneut zu den ertragsstärksten Unternehmen der weltweiten Automobilindustrie.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Der Bereich Forschung und Entwicklung ist für den Erfolg eines Herstellers von Premiumautomobilen von zentraler Bedeutung. Mit Innovationen wie dem quattro Antrieb, dem Audi Space Frame oder dem TDI-Motor beeinflusst die Marke Audi die Technologiestandards im Automobilbau bereits seit Jahrzehnten nachhaltig. Auch im Geschäftsjahr 2011 hat das Unternehmen zahlreiche technologische Lösungen zur Serienreife entwickelt.
2011 waren im Jahresdurchschnitt 7.574 (6.987) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich der Forschung und Entwicklung des Audi Konzerns beschäftigt. Davon entfielen 6.586 (6.365) auf die AUDI AG, 147 (134) auf die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), 216 (187) auf die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), sowie 566 (274) auf die Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien).

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSAUFWAND

in Mio. EUR	2011	2010
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**2.243**	1.901
Abschreibungen/Zuschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	**397**	567
Gesamt	**2.641**	2.469

Technische Innovationen

Neue Motoren – Fahrspaß und Effizienz

Mit dem neuen 4.0 TFSI-Motor setzt die Marke Audi ihre Downsizing-Strategie auch konsequent in den sportlichen Fahrzeugen der oberen Segmente um. In den Modellen Audi S6, S6 Avant und S7 Sportback leistet der Achtzylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung 309 kW (420 PS), in der Luxuslimousine Audi S8 sogar 382 kW (520 PS). Vor allem dank des neu entwickelten Zylindermanagements cylinder on demand, das in vielen Fahrsituationen im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich vier der acht Zylinder deaktiviert, konnte der Kraftstoffverbrauch beispielsweise im neuen S6 um rund 25 Prozent gegenüber dem Vorgängermodell gesenkt werden (vgl. „Modularer Effizienzbaukasten“ unter „Produktbezogene Umweltaspekte“, S. 172 ff.).
Im Geschäftsjahr 2011 wurde auch der 1.8 TFSI-Motor weiterentwickelt. Dabei steht das Aggregat, das in zahlreichen Baureihen seinen Einsatz findet, dank einer Vielzahl neuer Lösungen zugleich für Sportlichkeit und Effizienz. So konnte der Verbrauch des 125 kW (170 PS) kräftigen Hightechvierzylinders, der zum Beispiel das Audi A5 Coupé mit Handschaltung in 7,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt, gegenüber dem Vorgängermodell um bis zu 18 Prozent reduziert werden. Der 1.8 TFSI-Motor bietet verschiedene Innovationen, die diese Effizienzsteigerung ermöglicht haben. So wurde beispielsweise die Benzindirekteinspritzung um eine indirekte Einspritzung ergänzt, wodurch eine verbesserte Gemischverwirbelung erzielt werden kann. Eine in dem Zylinderkopf integrierte Abgaskühlung sowie die neuartige vollelektronische Kühlmittelregelung ermöglichen ein innovatives Thermomanagement, welches die innere Reibung des Aggregats in der Aufwärmphase erfolgreich reduziert (vgl. „Modularer Effizienzbaukasten“ unter „Produktbezogene Umweltaspekte“, S. 172 ff.).
Im Audi A6 und im A7 Sportback steht seit Jahresende 2011 der neue 3.0 TDI-Motor mit 230 kW (313 PS) Leistung an der Spitze des Dieselmotorenangebots. Der Biturbo wird von zwei in Reihe geschalteten Turboladern angetrieben, die über ein Turbinenumschaltventil miteinander verbunden sind. Durch die Regelung des Turbinenumschaltventils wird eine verbesserte Arbeitsverteilung zwischen dem für den niedrigen Drehzahlbereich konzipierten kleinen Lader und dem großen Lader gewährleistet. Dank des neuen Aggregats sprintet beispielsweise der Audi A7 Sportback mit 8-stufiger tiptronic in nur 5,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und verbraucht durchschnittlich 6,4 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer, was einem CO_2-Ausstoß von 169 g/km entspricht.
Ende 2011 wurde die Audi A1 Baureihe mit dem A1 1.4 TFSI um eine neue Variante ergänzt. Wie kaum ein anderes Aggregat ist der 1.4 TFSI Synonym für die Downsizing-Strategie der Marke Audi. So leistet der Vierzylinder dank doppelter Aufladung durch Kompressor und Abgasturbolader mit nur 1.390 Kubikzentimetern Hubraum kräftige 136 kW (185 PS) und beschleunigt das Premiumkompaktfahrzeug in nur 7,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Zusammen mit den Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten überzeugt die neue Motorisierung im Audi A1 zudem mit einem niedrigen Verbrauch von 5,9 Litern Super-Plus-Kraftstoff auf 100 Kilometer, was einem CO_2-Ausstoß von 139 g/km entspricht.

Auszeichnungen für Audi Motoren

Wie bereits 2010 wurde der 2.5 TFSI-Motor auch im abgelaufenen Geschäftsjahr von 76 renommierten Motorjournalisten aus aller Welt zum „International Engine of the Year“ gewählt (http://www.ukipme.com/engineoftheyear). Für die TFSI-Technologie der Marke Audi bedeutet die diesjährige Titelverteidigung bereits den siebten Sieg in Folge. Ausgestattet mit Turboaufladung und FSI-Direkteinspritzung, zwei Kerntechnologien der Marke Audi, überzeugte der 250 kW (340 PS) kräftige Motor die Jury vor allem im Bereich Drehmoment, Leistung und Klang. Bestellbar ist der 2.5 TFSI-Motor im Audi RS 3 Sportback sowie in den Modellen TT RS Coupé und Roadster.

Zudem erzielte der 3.0 TFSI-Motor im Dezember 2011 bereits zum dritten Mal in Folge einen Spitzenplatz im Wettbewerb „Ward's 10 Best Engines" (http://wardsauto.com/vehicles-amp-technology/gdi-dominates-ward-s-10-best-engines-list). Der seit 1994 jährlich von der Fachzeitschrift Ward's Auto World durchgeführte Wettbewerb bewertet auf dem US-amerikanischen Markt erhältliche Serienmotoren nach Kriterien wie Sportlichkeit, Effizienz und Klang. Dabei überzeugt der 3.0 TFSI-Motor vor allem durch seine hohe Kraftentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich sowie das spontane Ansprechverhalten.

Audi connect

Die Welt vernetzt sich – und die Marke Audi mit ihr. Unter der Dachmarke Audi connect bündelt das Unternehmen alle Anwendungen und Entwicklungen, welche die Fahrzeuge der Marke Audi mit dem Internet, dem Fahrer und der Infrastruktur verbinden. So erhöhen zukunftsweisende Navigations- und Infotainmentfunktionen in Verbindung mit vernetzten Fahrerassistenzsystemen Fahrspaß und -komfort und können gleichzeitig zu mehr Fahrsicherheit beitragen.
Bereits heute bieten die meisten Baureihen der Marke Audi die ganze Bandbreite derzeit verfügbarer Audi connect Dienste. Beispielsweise können Passagiere über das optionale „Bluetooth-Autotelefon online" dank eines im Fahrzeug integrierten UMTS-Moduls bis zu acht mobile Endgeräte per WLAN-Hotspot gleichzeitig mit dem Internet verbinden.
Die Einbindung von Google Earth und Google Street View in die Kartendarstellung des Audi Multi Media Interface (MMI) Navigationssystems plus ermöglicht zudem eine realitätsgetreue Navigation sowie die Darstellung hochauflösender Luft- und Satellitenbilder. Mit aktuellen Wetter- und Reiseinformationen sowie Nachrichten bleibt der Fahrer stets informiert.
Im Geschäftsjahr 2011 wurde der Leistungsumfang von Audi connect erweitert. So ermöglicht der Service „Audi Verkehrsinformationen online" anhand umfangreicher Echtzeitdaten präzisere Voraussagen zur Verkehrssituation auf der gewählten Route und arbeitet dabei auch schneller als bisher bekannte Verkehrsinformationsdienste. Darüber hinaus ist die Navigation zu Sonderzielen, etwa Sehenswürdigkeiten und Restaurants, als Google-Point-of-Interest-Suche (POI) nun auch per Sprachbedienung verfügbar. Zudem hat das Unternehmen im Dezember 2011 gemeinsam mit der Deutschen Telekom den neuen Mobilfunkstandard Long Term Evolution (LTE) erfolgreich getestet, der im Vergleich zu den aktuellen Mobilfunknetzen eine um bis zu sechs Mal höhere Datenrate aufweist.

Innovationen für Sicherheit und Komfort

Fahrerassistenzsysteme

Die Marke Audi verfügt über ein breites Angebot an innovativen Fahrerassistenzsystemen, die den Umgang mit dem Fahrzeug noch komfortabler und sicherer machen.
So hilft die automatische Abstandsregelung Audi adaptive cruise control mit Stop&Go-Funktion durch selbsttätiges Gasgeben und Bremsen dabei, den gewünschten Abstand zum Vorausfahrenden zu halten. Das 2010 erstmalig im Audi A7 Sportback eingeführte Fahrerassistenzsystem Audi active lane assist unterstützt den Fahrer durch sanfte Lenkeingriffe aktiv bei der Spurhaltung. Für eine Vielzahl von Modellen der Marke Audi ist der Spurwechselassistent Audi side assist verfügbar, der mithilfe einer komplexen Radarsensorik den Verkehr hinter dem eigenen Fahrzeug beobachtet und den Fahrer im Bedarfsfall vor kritischen Spurwechseln warnt. Darüber hinaus ist mit Audi pre sense ein Sicherheitspaket erhältlich, das kritische Fahrsituationen erkennen und das Fahrzeug und seine Insassen bestmöglich auf eine eventuelle Kollision vorbereiten kann. So beginnt das System beispielsweise selbstständig Fenster sowie Schiebedach zu schließen und die Gurte zu straffen. Durch die Aktivierung der Warnblinkanlage wird zusätzlich der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
143 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
145 Forschung und Entwicklung
151 Beschaffung
151 Produktion
153 Vertrieb und Auslieferungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden die Fahrerassistenzsysteme der Marke Audi weiter verbessert und miteinander vernetzt. Dabei verfolgt das Unternehmen die Philosophie, dass die Systeme den Kunden optimal unterstützen, ohne ihn zu bevormunden. Trotz des wachsenden Stellenwerts von Fahrerassistenzsystemen bleibt der Fahrer in der Verantwortung.
Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen intensiv an der Entwicklung neuer Systeme. Beispielsweise soll künftig ein Stauassistent den Fahrer im zähflüssigen Verkehr durch selbstständiges Beschleunigen und Verzögern sowie durch Lenkunterstützung entlasten.

Neue Audi Modelle mit fünf Sternen im Euro NCAP Crash-Test

Neben dem neuen Audi A6, der im August 2011 von dem renommierten europäischen Fahrsicherheitscenter „European New Car Assessment Programme“ (Euro NCAP) mit der Höchstnote von fünf Sternen bewertet wurde, erzielte auch das kompakte Premium-SUV Audi Q3 Bestwerte bei der passiven Crash-Sicherheit (http://www.euroncap.com/de/results/audi.aspx).
Dabei überzeugten die Modelle mit positiven Testergebnissen im Erwachsenenschutz bei Front-, Heck- und Seitenaufprall sowie in den Kategorien Kindersicherheit und Fußgängerschutz.
Durch den serienmäßigen Einsatz des Stabilisierungsprogramms ESP und die optionalen Fahrerassistenzsysteme erhöht die Marke Audi die Fahrsicherheit ihrer Modelle weiter.

Elektromobilität

Elektromobilität bei Audi

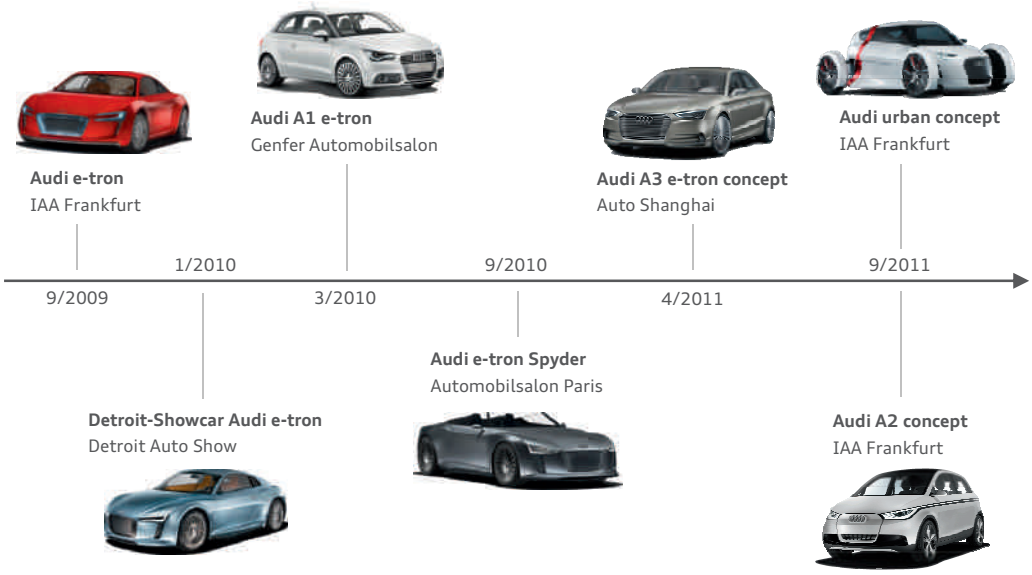
Neben effizienten Verbrennungsmotoren, Hybridantrieben sowie weiteren alternativen Antriebsformen wie etwa gasbetriebene Fahrzeuge bildet die Elektromobilität einen zentralen Eckpfeiler in der Technologiestrategie des Audi Konzerns (vgl. „Mobilität der Zukunft“ unter „Produktbezogene Umweltaspekte“, S. 170 f.). Auf dem Weg in die Mobilität der Zukunft verfolgt das Unternehmen dabei den ganzheitlichen Ansatz, alle Systeme und Komponenten bestmöglich aufeinander abzustimmen, um so das volle Potenzial der Elektromobilität zu nutzen.
Bereits 2009 wurde das interdisziplinäre Projekthaus e-performance gegründet, das die Kompetenzen sämtlicher Entwicklungsbereiche bündelt und strategische Lösungen für die Fragen der Elektromobilität entwickelt. Dabei steht die Audi Denkfabrik auch in einem kontinuierlichen Austausch mit externen Fachleuten, etwa mit Hochschulen und Forschungsinstituten. Bereits im Geschäftsjahr 2010 wurde das neue Entwicklungs- und Prüfzentrum für elektrifizierte Antriebe in Betrieb genommen. Die hochmoderne Infrastruktur ermöglicht eine stark vernetzte Arbeitsweise und bietet gute Voraussetzungen, um die Schlüsseltechnologien Antrieb, Batterie und Leistungselektronik weiter voranzutreiben und schließlich den Einsatz des gesamten Antriebsstrangs zu erproben.
Darüber hinaus beteiligt sich die AUDI AG aktiv an der im Mai 2010 gestarteten Initiative „Nationale Plattform Elektromobilität“. Dabei handelt es sich um ein Beratungsgremium der deutschen Bundesregierung, das sich zum Ziel gesetzt hat, Deutschland bis 2020 nicht nur als Leitmarkt, sondern auch als Leitanbieter für Elektromobilität zu etablieren.
Im Geschäftsjahr 2011 bildete das Thema Elektromobilität wieder einen Forschungsschwerpunkt. So startete das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützte Pilotprojekt „Modellregion Elektromobilität München“. Im Zuge dieses Flottenversuchs mit insgesamt 20 Audi A1 e-tron soll das Mobilitätsverhalten der Kunden von Elektrofahrzeugen weiter erforscht werden. Der rein elektrisch angetriebene A1 e-tron entwickelt eine Leistung von 75 kW (102 PS). Im Bedarfsfall lädt ein kompakter Verbrennungsmotor, ein sogenannter Range Extender, die Batterie nach und erhöht damit die Reichweite auf bis zu 250 Kilometer. Auf den ersten 50 Kilometern kann der speziell für den urbanen Einsatz konzipierte Audi A1 e-tron lokal emissionsfrei betrieben werden. An dem Pilotprojekt sind weitere renommierte Kooperationspartner beteiligt. E.ON und die Stadtwerke München zeichnen für den Ausbau und den Betrieb der Ladeinfrastruktur verantwortlich – E.ON vorwiegend im Umland, die Stadtwerke München in der bayerischen Landeshauptstadt. Alle Stromtankstellen werden aus erneuerbaren Energien gespeist. Die Technische Universität München erfasst und evaluiert das Mobilitätsverhalten während der Projektlaufzeit.

Der Audi Konzern strebt an, bis zum Jahr 2020 bei der Elektromobilität eine führende Position im Premiumsegment zu erreichen. Auf dem Weg zur Serienreife demonstriert das Unternehmen mit innovativen Konzeptfahrzeugen seinen ganzheitlichen Ansatz, der alle praktischen Aspekte des elektrischen Fahrens umfasst. So wurden auch im Geschäftsjahr 2011 weitere Elektrostudien unter der Dachmarke Audi e-tron vorgestellt. Bei dem Technikträger Audi A3 e-tron handelt es sich um ein Kompaktfahrzeug, das mithilfe einer kräftigen E-Maschine und einer leistungsstarken Lithium-Ionen-Batterie mit einer alltagstauglichen Reichweite überzeugt. So kann der speziell für den urbanen Einsatz konzipierte Allrounder mit einer Batterieladung bis zu 140 Kilometer zurücklegen und bewegt sich dabei lokal emissionsfrei fort. Im April 2011 präsentierte die Marke Audi auf der Auto Shanghai die Studie Audi A3 e-tron concept. Die viersitzige Stufenhecklimousine ist als Plug-in-Hybrid konzipiert. Dieser sorgt mit seinen zwei Aggregaten und den Lithium-Ionen-Akkus, die genügend Energie speichern, um bis zu 54 Kilometer rein elektrisch zu fahren, für hohe Effizienz im Umgang mit Kraftstoff. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) wurde im September 2011 der Audi urban concept vorgestellt, ein 1+1-sitziges Fahrzeug für urbane Ballungsräume. Dank des konsequenten Einsatzes von Leichtbaumaterialien, vor allem carbonfaserverstärkter Kunststoffe (CFK), wiegt die rein elektrisch betriebene Technikstudie lediglich 480 Kilogramm. Darüber hinaus feierte das Premiumkonzeptfahrzeug A2 concept auf der IAA in Frankfurt am Main seine Weltpremiere. Das E-Fahrzeug erreicht im europäischen Normzyklus eine Reichweite von bis zu 200 Kilometern und bietet bereits heute die Möglichkeiten für kontaktloses Laden (Audi Wireless Charging). Bei der Entwicklung der Technikstudie wurde besonderer Wert auf verkürzte Ladezeiten gelegt. So ist es möglich, die Batterie mit 400 Volt Drehstrom in nur 1,5 Stunden vollständig zu laden.
Die Marke Audi plant, den rein elektrisch angetriebenen Sportwagen Audi R8 e-tron zum Ende des laufenden Geschäftsjahres in Kleinserie auf die Straße zu bringen.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
143 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
145 Forschung und Entwicklung
151 Beschaffung
151 Produktion
153 Vertrieb und Auslieferungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

AUDI E-TRON STUDIEN

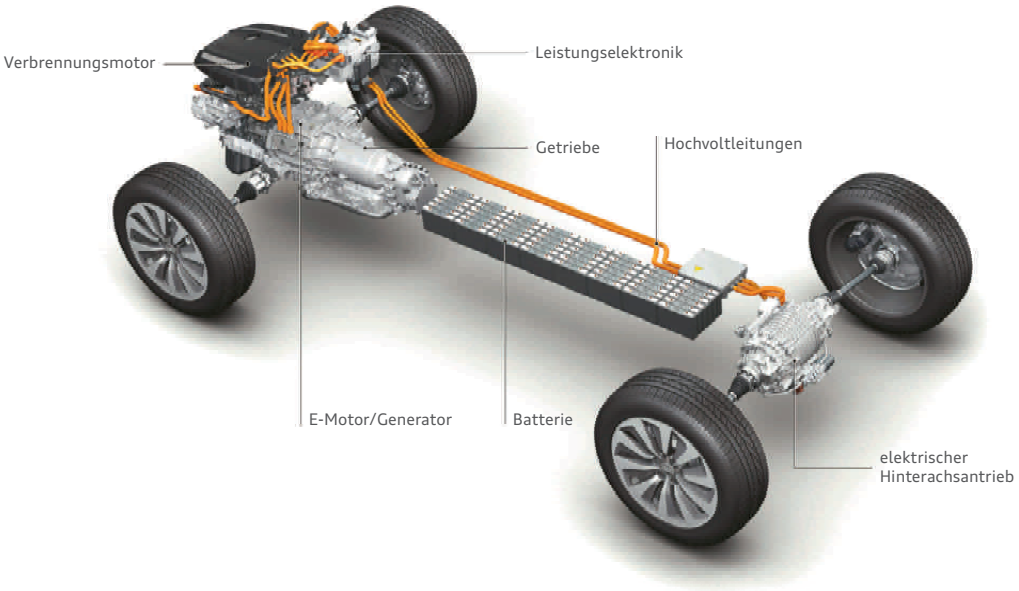


Audi e-tron quattro – quattro Antrieb der Zukunft

Bereits seit mehr als 30 Jahren vereint der Allradantrieb quattro automobile Sportlichkeit und ein hohes Maß an Alltagstauglichkeit. Mit dem Entwicklungsträger Audi e-tron quattro verbindet das Unternehmen die Vorteile des bekannten quattro Allradantriebs mit der Elektromobilität. Dabei ermöglicht ein intelligentes Antriebsmanagement mit Torque Vectoring eine variable Verteilung der Antriebskraft zwischen beiden Achsen sowie zwischen den Hinterrädern und trägt so zu mehr Fahrsicherheit bei. Lässt beispielsweise die Bodenhaftung der Räder der Vorderachse bei rutschiger Fahrbahn nach, wird das Antriebsmoment in Sekundenbruchteilen bedarfsgerecht an die Hinterachse weitergeleitet.

Das Konzeptfahrzeug wird von einem Parallel-Hybrid mit Plug-in-Technik angetrieben, der von einem zweiten Elektromotor an der Hinterachse unterstützt wird. Dank der Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse kann der Audi e-tron quattro bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h und einer Strecke von bis zu 40 Kilometern rein elektrisch betrieben werden. Bei höherem Tempo oder längerer Fahrdistanz übernimmt ein 2.0 TFSI-Motor mit 155 kW (211 PS) Leistung sukzessive den Antrieb.

AUDI E-TRON QUATTRO ANTRIEB



Audi balanced mobility

Der Audi Konzern will beim nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen eine Führungsrolle in der Automobilindustrie einnehmen. Vor diesem Hintergrund wurde das Konzept Audi balanced mobility mit dem Ziel einer ganzheitlichen CO_2-neutralen Mobilität ins Leben gerufen. In einem ersten Schritt plant das Unternehmen, in einen Offshorewindpark zu investieren. Mit dem dort gewonnenen Windstrom sollen in Zukunft Audi e-tron Modelle hergestellt und betrieben werden. Zudem kann der regenerativ erzeugte Strom dazu verwendet werden, um per Elektrolyse Wasserstoff zu gewinnen. Dieser eignet sich zum einen als Energiequelle für Brennstoffzellenfahrzeuge, zum anderen kann der Wasserstoff unter Beifügung von Kohlendioxid zu Methan umgewandelt werden. Für die Herstellung dieses synthetischen Erdgases – Audi „e-gas“ – wird in Kooperation mit renommierten Projektpartnern eine industriell nutzbare e-gas Anlage in Norddeutschland errichtet. Die Anlage soll aus Windstromüberschüssen e-gas produzieren, das für gasbetriebene Fahrzeuge verwendet werden kann – etwa für den ab 2013 verfügbaren Audi A3 TCNG. Darüber hinaus kann das e-gas im öffentlichen Gasnetz gespeichert oder anderweitig verbraucht werden. So begegnet das Projekt Audi e-gas der großen Herausforderung, dass die Stromgewinnung aus Wind- und Sonnenkraft naturbedingten Schwankungen unterliegt. Das Problem der Speicherung von überschüssigem Wind- und Solarstrom wird dadurch mithilfe der bereits bestehenden Erdgasinfrastruktur gelöst.

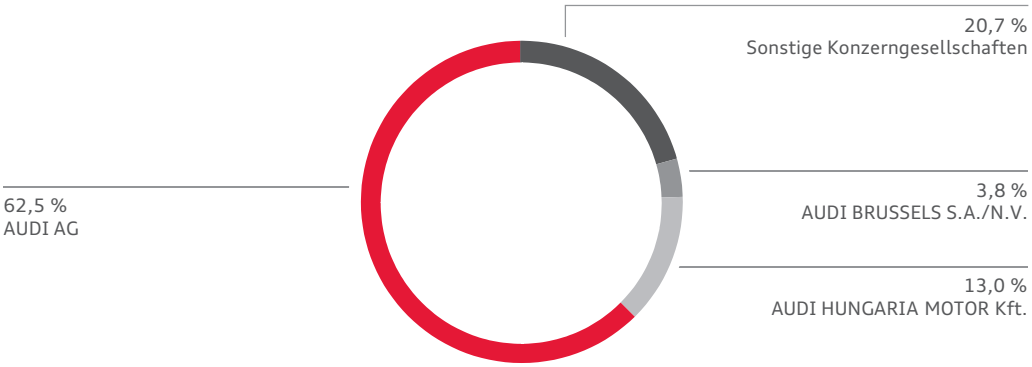
AUDI AG erhält Auszeichnung „Best Innovator“

Im Juni 2011 gewann die AUDI AG in der Kategorie „Automobil OEM“ die Auszeichnung „Best Innovator“, die gemeinsam von der WirtschaftsWoche und der Unternehmensberatung A.T. Kearney verliehen wurde (WirtschaftsWoche, Ausgabe 24/2011, S. 64 ff.). Der Wettbewerb wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr bereits zum siebten Mal ausgetragen. Dabei überzeugte die AUDI AG die renommierte Jury vor allem durch ihr systematisches Innovationsmanagement, das dennoch einen großen Freiraum für Spontaneität bietet.

BESCHAFFUNG

Ein wesentliches Ziel der Beschaffung des Audi Konzerns ist die langfristige Zusammenarbeit mit leistungsfähigen Lieferanten. Die Zulieferer werden neben der Gesamtwirtschaftlichkeit nach weiteren Faktoren wie Qualität, Innovationsfähigkeit und Zuverlässigkeit ausgewählt. Die Auswahl findet dabei in Zusammenarbeit mit der Volkswagen Konzernbeschaffung statt, um gemeinsam Synergiepotenziale zu nutzen.
Im Geschäftsjahr 2011 beliefen sich die Materialaufwendungen des Audi Konzerns auf insgesamt 28.594 (21.802) Mio. EUR und bildeten damit den Großteil der Herstellungskosten. Dies unterstreicht die fundamentale Bedeutung der Beschaffung für den Unternehmenserfolg.

VERTEILUNG DES KONSOLIDIERTEN MATERIALAUFWANDS NACH KONZERNGESELLSCHAFTEN



Die stetig wachsende Modell- und Ausstattungsvielfalt stellt die Beschaffung vor neue Herausforderungen. So haben die gestiegene Anzahl von Fahrzeuganläufen und die hohe Komplexität der Lieferketten zu einer weiteren Intensivierung des Kaufteile- und Lieferantenmanagements geführt. Werkzeug- und Prozessexperten aus der Beschaffung und der Qualitätssicherung sorgen gemeinsam für die Verfügbarkeit der notwendigen Kapazitäten und die Einhaltung der erforderlichen Qualitätsstandards, um einen erfolgreichen Produktionsanlauf der neuen Modelle sowie eine stabile Teileversorgung des Audi Produktionsnetzwerks sicherzustellen.
Nachhaltigkeit bildet einen festen Bestandteil der Beschaffungsgrundsätze und des Lieferantenmanagements des Unternehmens. Von allen Lieferanten und Geschäftspartnern wird erwartet, dass sie selbst und in ihrer Lieferkette die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards sicherstellen und dem hohen Maßstab des Audi Konzerns an unternehmerische Verantwortung gerecht werden. Darüber hinaus ermöglicht die frühzeitige Einbindung der Zulieferer in die Produktentwicklung Lösungen, um etwa den Materialeinsatz zu reduzieren oder alternative Werkstoffe zu verwenden.

PRODUKTION

Der Audi Konzern steigerte die Automobilproduktion im Geschäftsjahr 2011 deutlich auf 1.365.499 (1.150.018) Fahrzeuge. Davon wurden 1.363.788 (1.148.791) Modelle der Marke Audi sowie 1.711 (1.227) Supersportwagen der Marke Lamborghini gefertigt. Neben der insgesamt positiven Marktentwicklung lässt sich der Anstieg auch auf die kontinuierliche Einführung neuer Produkte zurückführen.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
143 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
145 Forschung und Entwicklung
151 Beschaffung
151 Produktion
153 Vertrieb und Auslieferungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

FAHRZEUGPRODUKTION NACH MODELLEN

	2011	2010
Audi A1	**116.749**	51.937
Audi A1 Sportback	**817**	–
Audi A3	**27.461**	35.126
Audi A3 Sportback	**149.855**	151.486
Audi A3 Cabriolet	**11.752**	12.309
Audi Q3	**19.654**	108
Audi TT Coupé	**19.704**	20.413
Audi TT Roadster	**5.804**	5.804
Audi A4 Limousine	**216.251**	190.884
Audi A4 Avant	**103.434**	109.474
Audi A4 allroad quattro	**10.537**	10.788
Audi A5 Sportback	**53.204**	49.803
Audi A5 Coupé	**38.095**	40.213
Audi A5 Cabriolet	**20.459**	20.924
Audi Q5	**191.987**	155.052
Audi A6 Limousine	**196.260**	166.455
Audi A6 Avant	**45.628**	40.279
Audi A6 allroad quattro	**3.036**	5.551
Audi A7 Sportback	**37.301**	8.496
Audi Q7	**53.707**	47.769
Audi A8	**38.542**	22.435
Audi R8 Coupé	**2.039**	1.610
Audi R8 Spyder	**1.512**	1.875
Gesamt Marke Audi	**1.363.788**	1.148.791
Lamborghini Gallardo	**1.264**	1.064
Lamborghini Murciélago	**–**	141
Lamborghini Aventador	**447**	22
Gesamt Marke Lamborghini	**1.711**	1.227
Gesamt Konzern	**1.365.499**	1.150.018

In Ingolstadt produzierte der Audi Konzern im vergangenen Jahr 583.942 (553.010) Fahrzeuge und übertraf das Vorjahresniveau damit um 5,6 Prozent. Das gesteigerte Produktionsvolumen lässt sich insbesondere auf die hohe Nachfrage nach dem Audi Q5 zurückführen. Zudem wurden 166.442 (105.341) Teilesätze für die CKD-Fertigung in Changchun (China) sowie in Aurangabad (Indien) hergestellt. Die Anzahl der in Neckarsulm produzierten Fahrzeuge stieg 2011 auf 265.622 (216.322) Automobile, was vor allem durch die hohe Nachfrage nach der A6 Baureihe sowie nach den Modellen A7 Sportback und A8 begründet ist. Für die CKD-Fertigung in China und Indien wurden darüber hinaus 117.337 (118.761) Teilesätze hergestellt.
Das Fertigungsvolumen der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), lag bei 39.518 (38.541) Fahrzeugen. Dabei wurden 25.508 (26.217) Modelle der TT Baureihe im Verbund mit dem Werk Ingolstadt hergestellt sowie 11.752 (12.309) Audi A3 Cabriolet im Auftrag der AUDI AG gebaut. Zudem produzierte die ungarische Gesellschaft 2.236 (15) Einheiten des RS 3 Sportback.
Die AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), fertigte im Berichtszeitraum 117.566 (51.937) Fahrzeuge der Baureihe A1.
An den Volkswagen Konzernstandorten Bratislava (Slowakei) und Martorell (Spanien) wurden im vergangenen Geschäftsjahr darüber hinaus 53.707 (47.769) Audi Q7 bzw. 19.654 (108) Audi Q3 produziert.

MOTORENPRODUKTION

	2011	2010
Audi Konzern	**1.884.157**	1.648.193
davon AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**1.883.757**	1.648.030
davon Automobili Lamborghini S.p.A.	**400**	163

Im Jahr 2011 erhöhte der Audi Konzern die Motorenproduktion auf 1.884.157 (1.648.193) Aggregate. Der Dieselmotorenanteil von 47,6 (44,7) Prozent unterstreicht weiterhin die hohe Kompetenz des Unternehmens auf dem Gebiet der TDI-Technologie.
Die ungarische AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr, fertigte im Berichtszeitraum 1.883.757 (1.648.030) Motoren, von denen 920.773 (812.176) Einheiten an Gesellschaften des Audi Konzerns, 798.267 (682.856) an andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie 118.919 (114.168) an Dritte geliefert wurden.
Die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), stellte darüber hinaus 400 (163) Zwölfzylinder-Motoren her.

Ausbau des Standorts Győr

Im Juli des vergangenen Geschäftsjahres fand die offizielle Grundsteinlegung für den Ausbau des ungarischen Standorts statt. Dabei gab der Audi Konzern bekannt, dass zusätzlich zum Karosseriebau, der Lackiererei und der Montage auch ein neues Presswerk entstehen wird. Ab 2013 wird in Győr neben den bisherigen Modellen ein weiteres A3 Derivat produziert. So sollen in Ungarn zukünftig 125.000 Fahrzeuge pro Jahr vom Band rollen.
Auch der Werkzeugbau wird seit September 2011 auf eine Fläche von 28.000 Quadratmetern vergrößert. Rund ein Drittel der Fläche soll dabei für die Kleinserienfertigung von Karosserieteilen verwendet werden.
Zudem wird seit 2011 das Motorenanlaufcenter der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. erweitert.

Serienfertigung des Audi Q3 in Martorell

Im Juni 2011 startete die Serienproduktion des Audi Q3 im spanischen Martorell – damit vergrößerte sich das Produktionsnetzwerk des Audi Konzerns um einen weiteren Standort innerhalb des Volkswagen Konzernverbunds. Eigens für den Q3 wurde dabei ein neuer Karosseriebau auf einer Fläche von 30.000 Quadratmetern errichtet. Der Audi Konzern plant mit einem jährlichen Produktionsvolumen des Q3 von rund 100.000 Einheiten.

Neues Werk in China

Der Audi Konzern wird seine Präsenz in China weiter ausbauen. Das Unternehmen gab im Dezember 2011 bekannt, dass das Joint Venture FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), an dem die AUDI AG gemeinsam mit dem chinesischen Partner FAW Group Corporation, Changchun (China), und der Volkswagen AG, Wolfsburg, beteiligt ist, im südchinesischen Foshan ein weiteres Werk errichtet. Am zweiten chinesischen Standort, der eine vollständige Produktion mit Presswerk, Karosseriebau, Lackiererei und Montage umfassen wird, soll ab 2013 ein neues Modell der A3 Baureihe produziert werden.

Produktionsjubiläen

Im Oktober 2011 feierte das Unternehmen die Produktion des zehnmillionsten Audi Fahrzeugs der Mittelklasse. Vier Generationen des Audi 80 wurden hergestellt, bis das Modell im Jahr 1994 vom Audi A4 abgelöst wurde. Die A4 Baureihe wird heute ebenfalls in der vierten Generation produziert.
Mit dem 20-millionsten Motor wurde auch in der Motorenfertigung bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ein bedeutender Meilenstein erreicht. Die ungarische Gesellschaft stellt bereits seit 18 Jahren Motoren her, die derzeit in mehr als 40 Modellen innerhalb des VW Konzerns zum Einsatz kommen.

VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN

Im Geschäftsjahr 2011 steigerte der Audi Konzern die weltweiten Auslieferungen an Kunden um 16,9 Prozent auf 1.512.014 (1.293.453) Automobile. Dabei erzielte die Kernmarke Audi mit einem Plus von 19,2 Prozent einen neuen Spitzenwert von 1.302.659 (1.092.411) ausgelieferten Fahrzeugen und erreichte so das angestrebte Ziel von 1,3 Mio. Automobilen.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
143 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
145 Forschung und Entwicklung
151 Beschaffung
151 Produktion
153 Vertrieb und Auslieferungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Die Marke Audi konnte die Anzahl der ausgelieferten Fahrzeuge auf dem deutschen Heimatmarkt auf 254.011 (229.157) Einheiten erhöhen und den Marktanteil leicht von 7,8 auf 7,9 Prozent verbessern.
Auf den westeuropäischen Auslandsmärkten erreichte das Unternehmen entgegen der negativen Gesamtmarktentwicklung ein zweistelliges Wachstum auf 428.292 (382.748) Fahrzeuge. Dabei zeigten vor allem die beiden Exportmärkte Großbritannien und Frankreich eine positive Entwicklung. Hier steigerte die Marke Audi das Auslieferungsvolumen auf 115.345 (99.705) bzw. 62.009 (52.520) Einheiten, was einem Anstieg von 15,7 bzw. 18,1 Prozent entspricht. Auf dem spanischen Pkw-Markt erzielte die Marke mit den Vier Ringen ein leichtes Auslieferungsplus; in Italien lagen die Auslieferungen auf dem Vorjahresniveau. Damit entwickelte sich das Unternehmen deutlich besser als die jeweiligen Gesamtmärkte.
In Zentral- und Osteuropa konnte die Marke Audi im vergangenen Jahr die Auslieferungen deutlich erhöhen. Der Anstieg lässt sich insbesondere auf den russischen Pkw-Markt zurückführen, in dem das Unternehmen die Anzahl der ausgelieferten Fahrzeuge um 25,6 Prozent auf 23.250 (18.510) steigerte.
Die Marke Audi entwickelte sich im Jahr 2011 auch auf dem US-amerikanischen Markt sehr erfolgreich. Mit einem neuen Rekordwert von 117.561 (101.629) Fahrzeugen steigerte das Unternehmen die Auslieferungen um 15,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.
Die Wachstumsregion Asien-Pazifik verzeichnete im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut einen starken Anstieg. Hier lieferte die Marke Audi 2011 mit 373.724 (276.241) Automobilen 35,3 Prozent mehr Fahrzeuge als im Vorjahr aus. Treiber des Wachstums war der chinesische Markt (inkl. Hongkong), in dem das Unternehmen die Auslieferungen der Marke Audi um 37,3 Prozent auf 313.036 (227.938) erhöhte. Damit hat China erstmals Deutschland als größten Absatzmarkt der Marke Audi überholt. Trotz der gesunkenen Gesamtmarktnachfrage infolge der Naturkatastrophe konnte das Unternehmen die Auslieferungen in Japan um 22,1 Prozent auf 21.059 (17.251) Fahrzeuge steigern.

AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN NACH MODELLEN

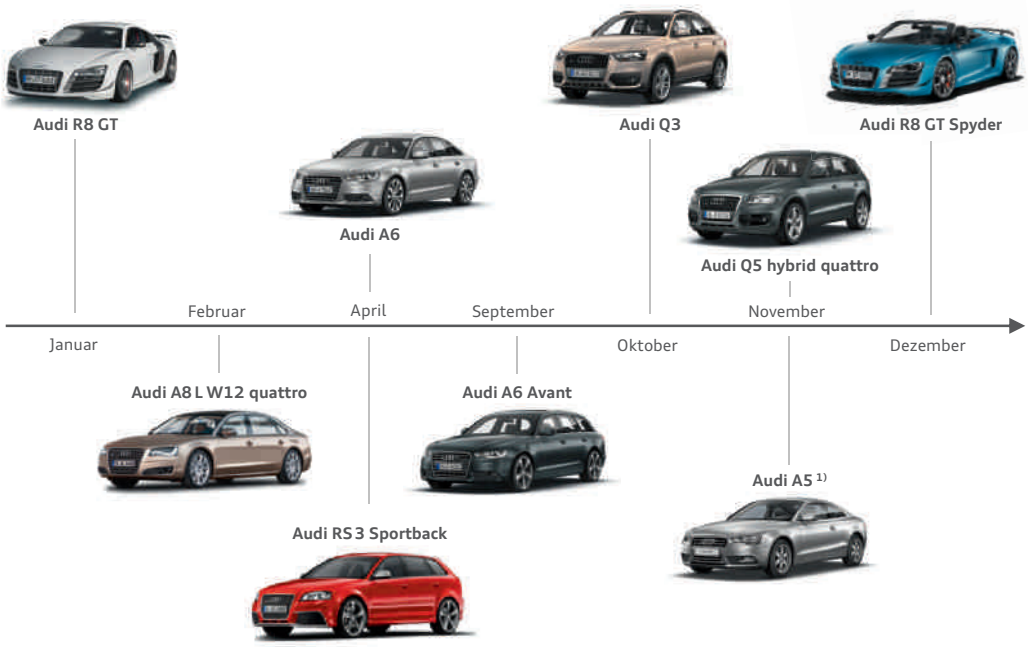
	2011	2010
Audi A1	**118.175**	27.898
Audi A3	**28.405**	37.322
Audi A3 Sportback	**146.881**	154.574
Audi A3 Cabriolet	**11.683**	12.429
Audi Q3	**9.288**	39
Audi TT Coupé	**20.923**	19.534
Audi TT Roadster	**6.316**	5.374
Audi A4 Limousine	**207.409**	180.125
Audi A4 Avant	**106.957**	110.297
Audi A4 allroad quattro	**10.903**	11.477
Audi A4 Cabriolet	**–**	161
Audi A5 Sportback	**51.542**	51.844
Audi A5 Coupé	**36.800**	41.365
Audi A5 Cabriolet	**20.637**	21.324
Audi Q5	**176.084**	147.088
Audi A6 Limousine	**183.244**	159.213
Audi A6 Avant	**42.240**	39.606
Audi A6 allroad quattro	**3.732**	5.490
Audi A7 Sportback	**31.317**	3.795
Audi Q7	**52.529**	43.251
Audi A8	**34.245**	17.039
Audi R8 Coupé	**1.803**	1.916
Audi R8 Spyder	**1.546**	1.250
Gesamt Marke Audi	**1.302.659**	1.092.411
Lamborghini Gallardo	**1.250**	1.052
Lamborghini Murciélago	**7**	250
Lamborghini Aventador	**345**	–
Gesamt Marke Lamborghini	**1.602**	1.302
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**207.753**	199.740
Gesamt Konzern	**1.512.014**	1.293.453

Der Audi Konzern setzte im Jahr 2011 die kontinuierliche Erweiterung des Produktangebots fort.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
143 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
145 Forschung und Entwicklung
151 Beschaffung
151 Produktion
153 Vertrieb und Auslieferungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

NEUE MODELLE DER MARKE AUDI IM JAHR 2011



1) Produktaufwertung der Baureihe

Audi A1

Für den Audi A1 war 2011 das erste volle Produktionsjahr. Insgesamt lieferte die Marke Audi dabei 118.175 (27.898) Einheiten des Premiumkompaktfahrzeugs an Kunden aus.
Der A1 spricht insbesondere eine junge, lifestyleorientierte Zielgruppe an und überzeugt neben seinem emotionalen Design mit zahlreichen Individualisierungsmöglichkeiten und modernen Informations- und Kommunikationstechnologien.
Seit seiner Markteinführung stand der Audi A1 zunächst als Dreitürer zur Verfügung. Zum Jahresende präsentierte die Marke Audi darüber hinaus den A1 Sportback, der seit Februar 2012 in die Märkte eingeführt wird. Der Fünftürer bietet einen bequemeren Zustieg in den Fond und ist serienmäßig mit vier, auf Wunsch ohne Aufpreis mit fünf Sitzen ausgestattet. Als Antrieb stehen derzeit fünf Motorvarianten – drei TFSI und zwei TDI – zur Verfügung, die eine Leistung von 63 kW (86 PS) bis 136 kW (185 PS) bieten. Besonders effizient ist der 1.6 TDI-Motor mit Handschaltgetriebe, der auch im dreitürigen A1 erhältlich ist. Mit einer Leistung von 66 kW (90 PS) oder 77 kW (105 PS) erzielt er einen durchschnittlichen Dieselkraftstoffverbrauch von lediglich 3,8 Litern pro 100 Kilometer, was einem CO_2-Wert von 99 g/km entspricht.
Im Jahr 2012 wird zudem das auf 333 Einheiten limitierte Topmodell A1 quattro eingeführt, das mit einer Leistung von 188 kW (256 PS) in nur 5,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt und eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h erreicht.

Audi A3

Im Frühjahr 2011 wurde die A3 Baureihe um ein besonders sportliches Modell erweitert. Der RS 3 Sportback ist mit einem 2.5 TFSI-Motor ausgestattet, der sowohl 2010 als auch 2011 als „International Engine of the Year“ ausgezeichnet wurde (http://www.ukipme.com/engineoftheyear). Der Fünfzylinder-Motor knüpft an eine lange Audi Tradition an, die auf die 1980er Jahre zurückgeht, als starke Fünfzylinder-Motoren die Marke Audi an die Spitze des Rallyesports brachten.
Die Marke Audi lieferte im Geschäftsjahr 2011 weltweit 186.969 (204.325) Fahrzeuge der A3 Baureihe aus.

Audi Q3

Mit der Einführung des Audi Q3 im Herbst 2011 vergrößerte die Marke Audi ihre SUV-Familie um ein drittes Modell. Der Q3 verbindet die Dynamik eines Kompaktwagens mit dem Raumangebot und der Vielseitigkeit eines SUV und überzeugt zudem mit seiner leichten Karosserie sowie hochentwickelten Assistenz- und Multimediasystemen. Dabei kommen viele der Lösungen direkt aus der Oberklasse. Derzeit werden zwei TDI- und zwei TFSI-Motoren mit einer Leistung zwischen 103 kW (140 PS) und 155 kW (211 PS) angeboten.
Im Geschäftsjahr 2011 wurden bereits 9.288 Audi Q3 an Kunden ausgeliefert.

Audi TT

Die kompakten Sportwagenmodelle Audi TT Coupé und TT Roadster überzeugen durch ihr dynamisches Design und sportliche Performance. Die drei Vierzylinder-Motoren – darunter ein TDI- und zwei TFSI-Aggregate – sind dank Turboaufladung und Direkteinspritzung nicht nur kraftvoll, sondern auch effizient. So benötigt der 2.0 TDI-Motor mit 125 kW (170 PS) Leistung in Verbindung mit quattro Antrieb und Handschaltgetriebe im Coupé durchschnittlich 5,3 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer bzw. stößt 139 g CO_2/km aus. Das TT Coupé und der TT Roadster werden auch als S-Modell und RS-Modell mit besonders sportlichen Motorisierungen angeboten.
Im Jahr 2011 wurden von der TT Baureihe insgesamt 27.239 (24.908) Fahrzeuge ausgeliefert.

Audi A4

Seit Herbst des vergangenen Geschäftsjahres sind die überarbeiteten Modelle der A4 Baureihe erhältlich, die seit Anfang 2012 an Kunden ausgeliefert werden. Dabei wurde nicht nur das Design der A4 Limousine, des A4 Avant, des A4 allroad quattro und der S4 Modelle noch klarer und markanter. Auch in den Bereichen Fahrdynamik, Effizienz und Infotainment können die aufgewerteten Fahrzeuge mit neuen Lösungen überzeugen.
Die Modelle der A4 Baureihe werden von kraftvollen TDI- und TFSI-Motoren angetrieben, bei denen zahlreiche Effizienztechnologien serienmäßig zum Einsatz kommen. Obwohl viele der Motoren an Leistung und Drehmoment zugelegt haben, wurden die Verbrauchswerte so im Schnitt um 11 Prozent gesenkt.
Die sparsamste Variante in der Modellfamilie ist der Audi A4 2.0 TDI mit 100 kW (136 PS) Leistung, der in der Limousine durchschnittlich gerade einmal 4,3 Liter Dieselkraftstoff verbraucht, was einem CO_2-Ausstoß von 112 g/km entspricht. Ein Highlight der TFSI-Familie ist der neue 1,8-Liter-Motor, der in der A4 Limousine mit 125 kW (170 PS) Leistung eine Kraftstoffersparnis von 18 Prozent gegenüber dem Vorgängermotor bietet.
Das Unternehmen lieferte 2011 insgesamt 325.269 (302.060) Einheiten der beliebten A4 Baureihe an Kunden aus.

Audi A5

Auch die A5 Baureihe wurde im Jahr 2011 überarbeitet. Die Modelle A5 Sportback, A5 Coupé und A5 Cabriolet sind bei den Motoren, beim Fahrwerk und im Bereich Infotainment noch moderner geworden. Zudem wurde das Design verfeinert, etwa durch die schärfere und emotionalere Linienführung oder durch das noch elegantere Interieur. Der Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen wurden gegenüber dem jeweiligen Vorgängermotor um bis zu 18 Prozent reduziert.
Wie in der A4 Baureihe zeigt der von Grund auf überarbeitete 1.8 TFSI-Motor innovative Lösungen in vielen Technikfeldern wie etwa beim Thermomanagement, bei der Einspritzanlage oder bei der Turboaufladung. Im A5 Coupé verbraucht der Vierzylinder mit 125 kW (170 PS) Leistung und Handschaltgetriebe durchschnittlich 5,7 Liter Superkraftstoff pro 100 Kilometer und stößt 134 g CO_2/km aus.
Die besonders sportlichen Modelle der A5 Baureihe – der S5 als Sportback, Coupé und Cabriolet sowie das RS 5 Coupé – wurden im Rahmen der Produktaufwertung ebenfalls überarbeitet.
Insgesamt erzielte die Marke Audi 2011 ein Auslieferungsvolumen von 108.979 (114.533) Fahrzeugen der A5 Baureihe.

Audi Q5

Die Marke Audi lieferte im Geschäftsjahr 176.084 (147.088) Audi Q5 an Kunden aus. Damit hat sich das Mittelklasse-SUV seit seiner Markteinführung Ende 2008 zu einer volumenstarken Baureihe und zu einem bedeutenden Wachstumstreiber entwickelt.
Seit November 2011 ist der Q5 auch als Vollhybrid erhältlich. Der Q5 hybrid quattro verfügt über einen 2.0 TFSI- und über einen Elektromotor und kann entweder nur mit dem Verbrennungsmotor, allein mit dem Elektromotor oder im Hybridmodus fahren. In Verzögerungsphasen gewinnt der Q5 hybrid quattro Energie zurück und bei starker Beschleunigung aktiviert er beide Motoren gemeinsam.

Audi A6

Im Jahr 2011 führte die Marke Audi mit dem A6 und dem A6 Avant die siebte Generation der Oberklassebaureihe in die Märkte ein. Die neuen Modelle überzeugen neben ihrer Leichtbaukarosserie vor allem durch eine große Auswahl an Assistenz- und Infotainmentsystemen. Die Limousine und der Avant stehen derzeit in jeweils sieben kräftigen Motorvarianten zur Verfügung, die dank intelligenter Effizienztechnologien für ihre Klasse beeindruckende Verbrauchswerte aufweisen. Der effizienteste Motor der Baureihe – der 2.0 TDI mit 130 kW (177 PS) Leistung – verbraucht beispielsweise in der Limousine mit Handschaltgetriebe lediglich 4,9 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer und stößt damit 129 g CO_2/km aus.
Im Herbst präsentierte die Marke Audi die Modelle S6 und S6 Avant, die ab Sommer 2012 zur Verfügung stehen. Sie werden von einem neuen 4.0 TFSI-Hochleistungsmotor mit einer Leistung von 309 kW (420 PS) angetrieben, der im Vergleich zu den Motoren der Vorgängermodelle noch sportlichere Fahrleistungen ermöglicht und gleichzeitig rund 25 Prozent weniger Kraftstoff verbraucht. Im Jahr 2012 werden darüber hinaus die Modelle A6 allroad quattro und A6 hybrid in die Märkte eingeführt.
Im Berichtszeitraum erfreute sich die A6 Baureihe erneut großer Beliebtheit. Insgesamt wurden 229.216 (204.309) Fahrzeuge an Kunden übergeben.

Audi A7 Sportback

Mit dem A7 Sportback startete die Marke Audi im Jahr 2010 in ein neues Marktsegment. Das fünftürige Modell mit dem dynamisch fließenden Heck verbindet durch seinen sportlich-emotionalen Charakter, den Komfort und eine hohe Alltagstauglichkeit die Stärken eines Coupé, einer Limousine und eines Avant.
Der A7 Sportback ist derzeit mit fünf kraftvollen Sechszylinder-Motoren mit einer Leistung zwischen 150 kW (204 PS) und 230 kW (313 PS) erhältlich und verfügt über zahlreiche Effizienztechnologien wie das Start-Stopp-System, ein innovatives Thermomanagement oder Rekuperation. Ab Sommer 2012 wird auch der S7 Sportback an Kunden ausgeliefert. Der starke 4.0 TFSI-Motor beschleunigt das fünftürige Coupé mit einer Leistung von 309 kW (420 PS) in nur 4,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h.
Nach seiner Markteinführung im Herbst 2010 hatte der A7 Sportback 2011 sein erstes volles Produktionsjahr. Insgesamt erzielte der A7 Sportback dabei ein Auslieferungsvolumen von 31.317 (3.795) Fahrzeugen.

Audi Q7

Die Nachfrage nach dem größten SUV der Marke Audi – dem Q7 – hat sich im Vergleich zum Vorjahr erneut erhöht. So lieferte das Unternehmen 52.529 (43.251) Fahrzeuge an Kunden aus.
Der Audi Q7 wird derzeit in sechs Motorvarianten angeboten, darunter zwei TFSI- und vier TDI-Aggregate. Der effizienteste Motor im Q7 ist der 3.0 TDI quattro mit 150 kW (204 PS) Leistung, der durchschnittlich gerade einmal 7,2 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer verbraucht bzw. 189 g CO_2/km ausstößt. Mit dem Q7 V12 TDI quattro, der über eine Leistung von 368 kW (500 PS) verfügt, gehört zudem auch eines der stärksten Modelle des Audi Produktangebots zur Baureihe Q7.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
143 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
145 Forschung und Entwicklung
151 Beschaffung
151 Produktion
153 Vertrieb und Auslieferungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Audi A8

Mit dem A8 L W12 quattro führte die Marke Audi im abgelaufenen Geschäftsjahr die Topversion der A8 Baureihe ein. Das Fahrzeug bietet neben allen hochwertigen Eigenschaften der Luxuslimousine dank des kraftvollen Zwölfzylinder-Motors mit 6,3 Litern Hubraum und einer Leistung von 368 kW (500 PS) besonders souveräne und dynamische Fahrleistungen. Ab Sommer 2012 ist darüber hinaus der S8 verfügbar. Obwohl die Leistung des neuen 4.0 TFSI um 51 kW (70 PS) auf 382 kW (520 PS) gesteigert wurde, verbraucht der S8 bis zu 23 Prozent weniger Kraftstoff als mit dem Vorgängermotor. Eine große Rolle spielt dabei die neu entwickelte cylinder on demand Technologie, die im Teillastbetrieb vier der acht Zylinder abschaltet und dadurch zur Effizienzsteigerung beiträgt.
Ab dem zweiten Quartal 2012 wird der A8 auch als Hybridversion bestellbar sein – der A8 hybrid bietet bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 6,3 Litern Superkraftstoff pro 100 Kilometer bzw. CO_2-Emissionen von 147 g/km für seine Klasse bemerkenswerte Effizienzwerte.
Die Nachfrage nach dem Audi A8 hat sich im Jahr 2011 hervorragend entwickelt. So lieferte die Marke Audi insgesamt 34.245 (17.039) Fahrzeuge aus und verdoppelte damit den Wert des Vorjahres.

Audi R8

Die Marke Audi hat im Jahr 2011 das Produktangebot im Supersportwagensegment erneut erweitert – so wurde seit Jahresbeginn das R8 GT Coupé in einer limitierten Auflage von 333 Exemplaren ausgeliefert. Der 5.2 FSI-Motor mit einer Leistung von 412 kW (560 PS) beschleunigt das Spitzenmodell der R8 Baureihe in beeindruckenden 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Im Dezember startete darüber hinaus die Auslieferung der offenen Variante R8 GT Spyder, die ebenfalls in einer limitierten Auflage von 333 Exemplaren erhältlich ist.
2011 wurden insgesamt 3.349 (3.166) Fahrzeuge der R8 Baureihe an Kunden ausgeliefert.

Marke Lamborghini

Auch der italienische Supersportwagenhersteller Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), hat sein Produktangebot erneuert. So wurde im Spätsommer 2011 der Lamborghini Aventador LP 700-4 in die Märkte eingeführt. Der völlig neu entwickelte Murciélago-Nachfolger verfügt über ein innovatives Monocoque aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK), das Leichtbau mit einem hohen Maß an Steifigkeit und Sicherheit verbindet. Der Aventador wird von einem neuen Zwölfzylinder-Motor mit einer Leistung von 515 kW (700 PS) angetrieben, der das Fahrzeug in gerade einmal 2,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt. Die Höchstgeschwindigkeit des Supersportwagens liegt bei 350 km/h.

LAMBORGHINI AVENTADOR LP 700-4

Zudem sind im vergangenen Geschäftsjahr drei Sondereditionen des Lamborghini Gallardo erschienen. Der Gallardo LP 570-4 Super Trofeo Stradale, der sich an den Rennfahrzeugen der Markenmeisterschaft Lamborghini Blancpain Super Trofeo orientiert, wird in einer limitierten Auflage von 150 Exemplaren hergestellt. Carbonfaser bildet zusammen mit Aluminium die Grundlage für den fortgeschrittenen Leichtbau des neuen Topmodells der Gallardo-Baureihe. Der ebenfalls limitierte Lamborghini Gallardo LP 560-4 Bicolore fällt insbesondere durch seine exklusive Zweifarbenlackierung auf. Im Rahmen der Ausstellung „Esperienza Italia 150“ wurde der Gallardo LP 550-2 Tricolore präsentiert, der mit einem Längsstreifen in den italienischen Landesfarben Grün, Weiß und Rot versehen ist. Die Marke Lamborghini setzt mit dieser Sonderedition ein besonderes Zeichen der Verbundenheit mit ihrer Heimat Italien.
Gegen Jahresende präsentierte die Marke Lamborghini darüber hinaus den Gallardo LP 550-2 Spyder und erweiterte damit das Angebot der offenen Supersportwagen um ein zusätzliches Modell.
Im Geschäftsjahr 2011 wurden insgesamt 1.602 (1.302) Fahrzeuge der Marke Lamborghini an Kunden ausgeliefert.

Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns

Im Berichtszeitraum wurden über die Vertriebsgesellschaften VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien), Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul (Südkorea), Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate), und AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur (Singapur), insgesamt 207.753 (199.740) Fahrzeuge der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns an Kunden ausgeliefert.

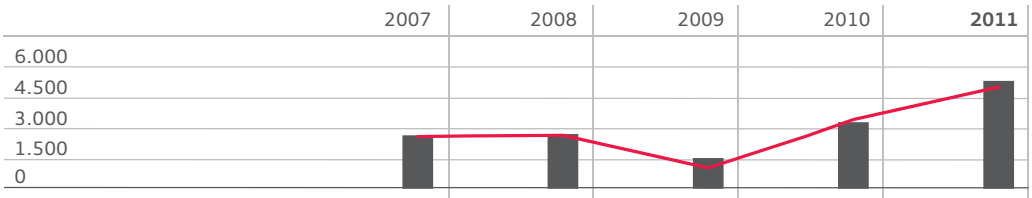
FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN
ERTRAGSLAGE

Der Audi Konzern steigerte im Geschäftsjahr 2011 die Umsatzerlöse auf den neuen Rekordwert von 44.096 (35.441) Mio. EUR. Das deutliche Umsatzwachstum von 24,4 Prozent ist dabei vor allem auf den Anstieg des Fahrzeugabsatzes zurückzuführen.
Mit dem Verkauf von Automobilen der Marke Audi erzielte das Unternehmen im abgelaufenen Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 34.456 (27.423) Mio. EUR – ein Anstieg um 25,6 Prozent. Dabei war die A4 Baureihe erneut der wichtigste Umsatzträger. Im ersten vollen Produktionsjahr des neuen Audi A1 erzielte das Unternehmen eine deutliche Umsatzsteigerung im Kompaktwagensegment. Gleichzeitig wurden mit der erfolgreichen Einführung der neuen Generation des Audi A6 sowie der vollen Verfügbarkeit des neuen A7 Sportback und der großen Nachfrage nach dem Audi A8 die Umsatzerlöse im Oberklasse- und Luxussegment deutlich erhöht. Die erneut gestiegene Nachfrage nach den SUV-Modellen Q5 und Q7 wirkte sich ebenfalls positiv auf die Entwicklung der Umsatzerlöse aus. Insgesamt ist der überproportionale Anstieg der Umsatzerlöse im Vergleich zur Absatzsteigerung neben einem höherwertigen Modellmix auch auf eine Verbesserung des Ländermix zurückzuführen.
Die Marke Lamborghini konnte im vergangenen Geschäftsjahr ihre Umsatzerlöse ebenfalls steigern. Neben Fahrzeugen der Marken Audi und Lamborghini vertreibt der Audi Konzern 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), Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate), und AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur (Singapur). Infolge der gestiegenen Nachfrage konnten höhere Umsatzerlöse aus dem Handelsgeschäft mit diesen Marken erzielt werden.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
143 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
145 Forschung und Entwicklung
151 Beschaffung
151 Produktion
153 Vertrieb und Auslieferungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Ertragslage
161 Vermögenslage
162 Finanzlage
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Aufgrund der dynamischen Geschäftsentwicklung erhöhten sich im Berichtszeitraum die Herstellungskosten des Audi Konzerns auf 36.000 (29.706) Mio. EUR. Dank der kontinuierlichen Verbesserung von Produktivität und Prozessen war der Anstieg mit 21,2 Prozent im Vergleich zur realisierten Umsatzsteigerung unterproportional.
Das Bruttoergebnis des Audi Konzerns stieg damit um 41,2 Prozent auf 8.096 (5.735) Mio. EUR. Die Vertriebskosten erhöhten sich insbesondere infolge der deutlichen Volumensteigerung, der mit der Einführung neuer Modelle verbundenen Aufwendungen und der erstmaligen Berücksichtigung verschiedener Gesellschaften im Konsolidierungskreis auf 3.599 (3.038) Mio. EUR. Die Verwaltungskosten stiegen auf 429 (374) Mio. EUR. Das sonstige betriebliche Ergebnis konnte 2011 auf 1.280 (1.017) Mio. EUR verbessert werden.
Der Audi Konzern erhöhte das Operative Ergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr damit insgesamt um 60,1 Prozent auf 5.348 (3.340) Mio. EUR. Mit diesem neuen Bestwert setzt das Unternehmen den in der Strategie 2020 definierten Wachstumspfad weiterhin eindrucksvoll fort.
Das Finanzergebnis konnte im abgeschlossenen Geschäftsjahr auf 692 (293) Mio. EUR verbessert werden. Die deutliche Steigerung ist vor allem auf die Effekte aus der Bewertung von Sicherungsgeschäften sowie höhere Zinserträge und ähnliche Erträge zurückzuführen. Darüber hinaus erhöhte sich das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen durch die erneut positive Geschäftsentwicklung des Joint Ventures FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China).
Der Audi Konzern steigerte damit das Ergebnis vor Steuern um 66,2 Prozent auf insgesamt 6.041 (3.634) Mio. EUR. Nach Abzug der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag erwirtschaftete das Unternehmen im Berichtszeitraum ein Ergebnis von 4.440 (2.630) Mio. EUR, eine Zunahme um 68,8 Prozent.

ENTWICKLUNG DES OPERATIVEN ERGEBNISSES UND DER OPERATIVEN UMSATZRENDITE



	2007	2008	2009	2010	**2011**
Operatives Ergebnis (in Mio. EUR)	2.705	2.772	1.604	3.340	**5.348**
Operative Umsatzrendite (in %)	8,0	8,1	5,4	9,4	**12,1**

Die äußerst erfolgreiche Geschäftsentwicklung spiegelt sich auch in allen wesentlichen Renditekenngrößen wider, mit denen der Audi Konzern 2011 erneut zu den ertragsstärksten Unternehmen der weltweiten Automobilindustrie zählt.
So steigerte der Audi Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr die Operative Umsatzrendite auf 12,1 (9,4) Prozent und die Umsatzrendite vor Steuern auf 13,7 (10,3) Prozent. Die Kapitalrendite verbesserte sich im gleichen Zeitraum auf 35,4 (24,7) Prozent.

ERGEBNISKENNZAHLEN

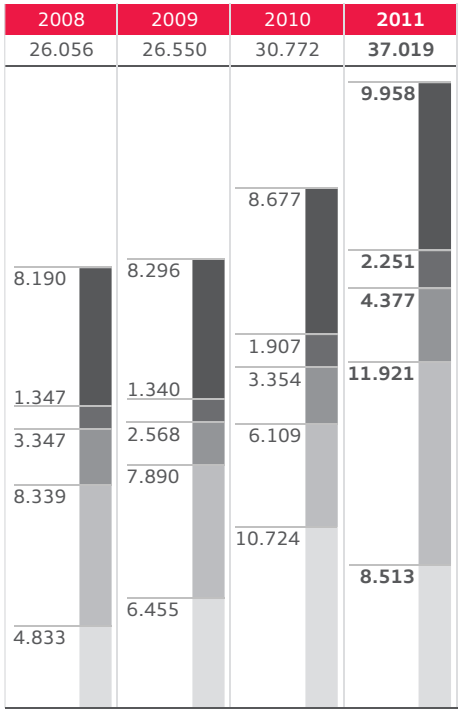
in %	**2011**	2010
Operative Umsatzrendite	**12,1**	9,4
Umsatzrendite vor Steuern	**13,7**	10,3
Kapitalrendite	**35,4**	24,7

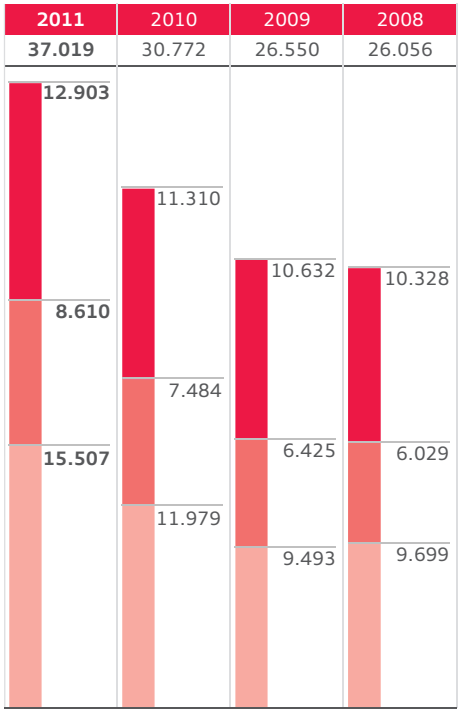
VERMÖGENSLAGE

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Ertragslage
161 Vermögenslage
162 Finanzlage
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

BILANZSTRUKTUR (MIO. EUR)





Langfristige Vermögenswerte:
- Anlagevermögen
- Sonstige langfristige Vermögenswerte

Kurzfristige Vermögenswerte:
- Vorräte
- Sonstige kurzfristige Vermögenswerte
- Zahlungsmittel

- Eigenkapital
- Langfristige Schulden
- Kurzfristige Schulden

Die Bilanzsumme des Audi Konzerns stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr um 20,3 Prozent auf 37.019 (30.772) Mio. EUR.
Mit 12.209 (10.584) Mio. EUR erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte insbesondere durch den Anstieg der Sachanlagen im Zuge der Erweiterung der weltweiten Produktionskapazitäten um 15,3 Prozent. Auch im vergangenen Jahr setzte der Audi Konzern seine Anstrengungen zur Entwicklung neuer Produkte und Technologien konsequent fort und steigerte so die Gesamtinvestitionen auf 2.970 (2.146) Mio. EUR.
Der signifikante Zuwachs bei den kurzfristigen Vermögenswerten auf 24.811 (20.188) Mio. EUR ist überwiegend durch die Steigerung der liquiden Mittel begründet. Darüber hinaus führten die im Zuge der dynamischen Geschäftsentwicklung gestiegenen Forderungen und Vorräte zu einer Erhöhung.
Zum Bilanzstichtag erhöhte sich das Eigenkapital auf 12.903 (11.310) Mio. EUR. Dabei ist der Anstieg insbesondere auf die Kapitalzuführung von 1.005 Mio. EUR durch die Volkswagen AG, Wolfsburg, in die Kapitalrücklage der AUDI AG zurückzuführen. Darüber hinaus erhöhte die Einstellung des nach Gewinnabführung verbleibenden Überschusses in die anderen Gewinnrücklagen das Eigenkapital um 1.251 Mio. EUR. Die Eigenkapitalquote des Audi Konzerns erreichte damit 34,9 (36,8) Prozent.
Mit 8.610 (7.484) Mio. EUR lagen die langfristigen Schulden zum 31. Dezember 2011 über dem Vorjahreswert. Dabei erhöhten sich neben den sonstigen Rückstellungen auch die sonstigen Verbindlichkeiten.
Die kurzfristigen Schulden stiegen insbesondere infolge der höheren Ergebnisabführung an die Volkswagen AG und der im Zuge des gewachsenen Geschäftsvolumens höheren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen auf 15.507 (11.979) Mio. EUR.

FINANZLAGE

Infolge der positiven Unternehmensentwicklung konnte der Audi Konzern im Jahr 2011 den Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit auf 6.295 (5.797) Mio. EUR erhöhen.
Im gleichen Zeitraum lag der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts bei 2.905 (2.260) Mio. EUR. Davon wurden insgesamt 2.167 (1.362) Mio. EUR für Investitionen in Sachanlagen verwendet. Neben Investitionen in neue Produkte und die Weiterentwicklung zukunftsweisender Antriebstechnologien, wie etwa der Elektrifizierung, stand dabei der Ausbau der Leichtbaukompetenz im Mittelpunkt der Anstrengungen. Unter Berücksichtigung der Geldanlagen in Wertpapiere sowie des Anstiegs der Termingeldanlagen und ausgereichten Darlehen lag der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit bei 6.911 (3.306) Mio. EUR.
Wie bereits in den Vorjahren wurden die Investitionen vollständig aus eigenen Mitteln finanziert, darüber hinaus wurde ein deutlicher Mittelüberschuss erzielt. Der Netto-Cashflow in Höhe von 3.390 (3.536) Mio. EUR unterstreicht die nachhaltig starke Finanzkraft des Audi Konzerns. Damit stieg die Netto-Liquidität zum Jahresende gegenüber dem Vorjahreswert auf 15.716 (13.383) Mio. EUR an.
Am 31. Dezember 2011 lagen die sonstigen finanziellen Verpflichtungen, die im Wesentlichen das Bestellobligo enthalten, bei 2.944 (2.192) Mio. EUR. Im Anhang sind unter Punkt 39 „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ weiterführende Informationen dargestellt.

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE ASPEKTE
MITARBEITER

Belegschaft

im Jahresdurchschnitt	2011	2010
Inländische Gesellschaften	**47.182**	45.914
davon:		
AUDI AG	**45.386**	44.299
Werk Ingolstadt	**32.165**	31.344
Werk Neckarsulm	**13.221**	12.955
Ausländische Gesellschaften	**13.017**	11.038
davon:		
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.	**2.361**	2.145
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**6.932**	5.833
Automobili Lamborghini S.p.A.	**831**	803
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A.	**897**	883
Beschäftigte Arbeitnehmer	**60.199**	56.952
Auszubildende	**2.322**	2.269
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	**62.521**	59.221
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	**285**	292
Belegschaft	**62.806**	59.513

Im Geschäftsjahr 2011 waren im Jahresdurchschnitt 62.806 (59.513) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Audi Konzern beschäftigt. Zum Jahresende erhöhte sich der Stand der Belegschaft auf 63.839 (60.395).
Neben dem Personalaufbau bei der AUDI AG sowie der Übernahme von Leiharbeitnehmern bei der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), ist der deutliche Anstieg gegenüber dem Vorjahr vor allem auf einen höheren Personalstand bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), infolge des gesteigerten Produktionsvolumens sowie der Werkerweiterung zurückzuführen.

STRUKTURDATEN PERSONAL (AUDI AG)

		2011	2010
durchschnittliches Alter [1]	Jahre	**40,6**	40,8
durchschnittliche Betriebszugehörigkeit [1]	Jahre	**15,6**	16,0
Frauenanteil [1]	Prozent	**13,0**	12,6
Akademikeranteil [2]	Prozent	**40,1**	36,3
Anteil Mitarbeiter anderer Nationalität	Prozent	**7,7**	7,7
Anteil Menschen mit schwerer Behinderung	Prozent	**6,0**	6,0
Arbeitsaufträge an Werkstätten für Menschen mit geistiger Behinderung	Mio. EUR	**6,3**	6,2
Unfallhäufigkeit [3]		**2,3**	2,3
Gesundheitsstand	Prozent	**96,4**	96,4
Einsparungen Audi Ideen-Programm	Mio. EUR	**70,4**	55,3
Realisierungsquote	Prozent	**57,2**	57,5

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.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
159 Ertragslage
161 Vermögenslage
162 Finanzlage
162 Soziale und ökologische Aspekte
162 Mitarbeiter
166 Audi in der Gesellschaft
167 Standortbezogene Umweltaspekte
170 Produktbezogene Umweltaspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Personalpolitik des Audi Konzerns

Die Mission der Strategie 2020 „Wir begeistern Kunden weltweit“ stellt für das Personal- und Sozialwesen des Audi Konzerns eine besondere Herausforderung dar. Dabei versteht das Personal- und Sozialwesen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Kunden und damit als eigene, wichtige Zielgruppe. Die Kundenbegeisterung wird auf zwei personalpolitischen Handlungsebenen angestrebt: Neben der Schaffung von Rahmenbedingungen, die allen Geschäftsbereichen eine bedarfsgerechte Personalstruktur ermöglichen, betrifft dies sämtliche Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität.

Ein Schwerpunkt ist hierbei eine gute Beziehung zwischen dem Unternehmen und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Für die Personalpolitik bedeutet dies, die Rahmen- und Arbeitsbedingungen so zu gestalten, dass sie sowohl den wirtschaftlichen Erfordernissen des Unternehmens als auch den Bedürfnissen der Belegschaft gerecht werden. Die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Arbeitnehmervertretung im Sinne einer fairen Sozialpartnerschaft spielt hierbei eine zentrale Rolle. So wurde beispielsweise eine Neuregelung zur Altersteilzeit vereinbart.

Ein weiterer Kernpunkt der Personalpolitik ist es, den Erfolg des Unternehmens zum Erfolg aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu machen. Deshalb haben Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat der AUDI AG eine Beteiligung am Unternehmenserfolg vereinbart, die sich jeweils am Unternehmensergebnis des Vorjahres sowie an der Erreichung definierter Zielwerte orientiert. Auch an den Standorten in Belgien und Ungarn werden Erfolgsprämien ausgezahlt.

Über 2.500 Neueinstellungen

Im Geschäftsjahr 2011 stellte die AUDI AG über 2.500 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Rund 1.300 davon verstärken die Spezialistenteams, insbesondere in den Kompetenzfeldern Elektromobilität und Leichtbau. Hinzu kamen über 500 Fachkräfte, die größtenteils aus Leiharbeitsverhältnissen in die Stammbelegschaft übernommen wurden. Darüber hinaus begrüßte das Unternehmen 706 junge Menschen, die an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm eine Ausbildung starteten.

Erneut Spitzenplatzierungen bei Attraktivitätsbefragungen

Bei Akademikern stand die AUDI AG als Arbeitgeber auch im Geschäftsjahr 2011 hoch im Kurs. Wie bereits im Vorjahr erzielte das Unternehmen Spitzenplätze in den Attraktivitätsbefragungen der Beratungsinstitute trendence und Universum als beliebtester Arbeitgeber für examensnahe Studierende der Wirtschafts- und Ingenieurwissenschaften in Deutschland („trendence Absolventenbarometer 2011 – Business und Engineering Edition“, 15.4.2011; „The Universum German Student Survey 2011“, 16.5.2011). In beiden Studiengängen erreichte die AUDI AG jeweils Platz eins bei trendence und Universum.

Auch bei berufserfahrenen Ingenieurinnen und Ingenieuren war das Unternehmen sehr beliebt. In der von Universum durchgeführten Studie „The German Professional Survey 2011“, erschienen am 5.12.2011, belegte die AUDI AG den zweiten Platz.
Daneben wurde die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), im Geschäftsjahr 2011 erneut zum „attraktivsten Unternehmen“ des Landes gewählt, so das Ergebnis einer Umfrage der Unternehmensberatung Aon Hewitt sowie der Internationalen Studentenorganisation AIESEC (http://www.autoevolution.com/news/audi-the-most-attractive-company-in-hungary-32615.html).
Die Weiterentwicklung der Arbeitgebermarke bleibt das vorrangige Ziel des Personalmarketing der AUDI AG. So sind eine klare Positionierung und eine glaubwürdige Kommunikation wichtige Voraussetzungen, um das strategische Unternehmensziel „Weltweit attraktiver Arbeitgeber“ zu erfüllen. Vor diesem Hintergrund wurde der Kommunikationsauftritt erfolgreich neu ausgerichtet. Bei den „Employer Branding Awards 2011“ konnte sich die Kampagne „Magische Momente“ auf Anhieb in den Kategorien „Beste Karriere-Website“ und „Beste Karriere-Anzeige“ durchsetzen („trendence Employer Branding Awards 2011“, 24.5.2011).
Neben dem Arbeitgeberimage ist die interne Mitarbeiterzufriedenheit ein wichtiger Indikator für die Arbeitgeberattraktivität des Audi Konzerns. Dabei belegen regelmäßig online durchgeführte Umfragen ein hohes Maß an Mitarbeiterzufriedenheit.

Aus- und Weiterbildung

Im September 2011 begannen 706 junge Menschen eine Berufsausbildung bei der AUDI AG. Davon haben 21 Studenten ihr Studium an der dualen Hochschule Baden-Württemberg aufgenommen. Für 48 Teilnehmer fiel der Startschuss des StEP-Programms (Studium und Erfahrung in der Praxis), in dem die Berufsausbildung mit einem technischen Studium kombiniert wird.
Am Jahresende lag die Gesamtzahl der Auszubildenden an den beiden deutschen Standorten Ingolstadt und Neckarsulm bei 2.349, die sich auf mehr als 20 verschiedene Berufe verteilten. Darin enthalten sind 184 Jugendliche, die eine „Duale Berufsausbildung mit Fachhochschulreife“ absolvieren. Im Rahmen dieser Ausbildung erwerben sie parallel zur Ausbildung zum Mechatroniker, Kfz-Mechatroniker, Elektroniker für Automatisierungstechnik oder Werkzeugmechaniker die Fachhochschulreife.
Nachdem die AUDI AG schon 2010 mit der Weiterbildung zur Elektrofachkraft Vorreiter war, soll diese Qualifizierung auch in der Berufsausbildung Eingang finden. In einem Pilotprojekt haben sich 2011 erstmals 25 Kfz-Mechatroniker während ihrer Ausbildung als Elektrofachkraft Fahrzeugtechnik qualifiziert und unmittelbar nach Ausbildungsabschluss die entsprechende IHK-Prüfung erfolgreich abgelegt. Im Mittelpunkt steht dabei der sichere Umgang mit der Hochvolttechnik. Dadurch können die Auszubildenden anspruchsvolle Aufgaben an Hybrid- und Elektrofahrzeugen übernehmen und sind so auf die künftigen Herausforderungen der Elektromobilität vorbereitet.
Im Geschäftsjahr 2011 erhielten 30 junge Menschen – 20 Auszubildende aus dem gewerblich-technischen sowie zehn Auszubildende aus dem kaufmännischen Bereich – die Möglichkeit eines dreimonatigen Einsatzes im europäischen Ausland. Als Gastunternehmen standen insgesamt zwölf Standorte des Volkswagen Konzerns zur Verfügung. Auch die AUDI AG tritt als Gastunternehmen für Auszubildende anderer Konzernunternehmen auf.
Ebenso auf das Thema Internationalisierung ist das Projekt Sino-German Automotive Vocational Education (SGAVE) in China ausgerichtet. In Kooperation mit weiteren renommierten Projektpartnern wurde ab Oktober 2011 an fünf Modellschulen in den Städten Changsha, Beijing, Changchun, Hangzhou und Chengdu mit der Ausbildung von Kfz-Mechatronikern begonnen. Für das Geschäftsjahr 2012 ist die Aufnahme des Lehrbetriebs an zehn weiteren Schulen geplant.
Bei der technischen Weiterbildung lagen 2011 die Schwerpunkte auf den Schlüsseltechnologien Leichtbau und Elektromobilität. Zusätzliche Qualifizierungsinhalte wurden dabei sowohl aus den Anforderungen neuer Materialien, Verbindungstechnologien und Karosserietechniken wie auch aus der Batterietechnik, Leistungselektronik und elektrischen Antriebstechnik abgeleitet.
Ein weiterer Schwerpunkt der Qualifizierung lag 2011 auf dem Kompetenzaufbau der Mitarbeiter im Fahrzeugwerk am ungarischen Standort Győr, das derzeit ausgebaut wird. Hier entwickelte das Unternehmen für verschiedene Zielgruppen spezifische Qualifizierungsprogramme. Außerdem

wurde ein Projekt- und Trainingscenter aufgebaut, neue Ausbildungsberufe wurden eingerichtet und lokale Trainer am Standort Győr ausgebildet.
Darüber hinaus setzt sich das Bildungswesen der AUDI AG seit mehr als 30 Jahren auch für leistungsschwächere Ausbildungsbewerber ein. Das Engagement des Unternehmens umfasst dabei Einstiegsqualifizierungen für Jugendliche, die aus persönlichen Gründen keinen Ausbildungsplatz erhalten haben oder denen im Rahmen der Maßnahme die notwendige Berufsreife vermittelt werden soll.

Gesundheit, Beruf und Familie

Das Unternehmen bietet seit Sommer 2006 neue präventive Gesundheitsleistungen an. Am freiwilligen Gesundheits-Check-up haben allein im Geschäftsjahr 2011 über 8.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teilgenommen. Damit stieg die Gesamtzahl der Teilnehmer seit Einführung auf über 44.000. Das umfangreiche Vorsorgeangebot kann während der Arbeitszeit wahrgenommen werden und umfasst neben einem ausführlichen ärztlichen Beratungsgespräch auch zahlreiche labormedizinische Untersuchungen.
Die AUDI AG hat darüber hinaus die Stammzellentypisierung als dauerhafte Einrichtung etabliert. Der Audi Gesundheitsschutz arbeitet hier eng mit der Aktion Knochenmarkspende Bayern bzw. der DKMS Deutsche Knochenmarkspenderdatei zusammen. Interessierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können sich so jederzeit kostenlos in den Gesundheitszentren typisieren lassen.
1.365 Audi Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben im Geschäftsjahr 2011 eine Elternzeit in Anspruch genommen. Dabei belief sich der Männeranteil auf 59 Prozent. Die durchschnittliche Dauer der Elternzeit lag 2011 bei elf Monaten. Frauen nahmen im Schnitt 24 Monate, Männer zwei Monate Elternzeit in Anspruch.
Die Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie wurde im August 2011 um ein neues Angebot erweitert. Im Rahmen der Aktion „Audi Sommerkinder“ konnten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm erstmalig ihre Kinder in den Sommerferien professionell betreuen lassen. Insgesamt nahmen 242 Kinder und Jugendliche im Alter zwischen sechs und 14 Jahren an dem Ferienprogramm teil.

Frauenförderung

Als attraktiver Arbeitgeber ist es der Anspruch der AUDI AG, sich auch im Bereich der Frauenförderung zu engagieren, Frauen für das Unternehmen zu gewinnen und ihnen gute Perspektiven zu bieten. So hat das Unternehmen im abgelaufenen Geschäftsjahr im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung differenzierte Ziele definiert, um den Anteil von Frauen auf allen Ebenen nachhaltig zu erhöhen – von der Ausbildung bis zum Topmanagement. Mit einem höheren Frauenanteil soll die Vielfalt (Diversity) bei der AUDI AG gefördert und dadurch das Kreativitäts- und Innovationspotenzial der Belegschaft weiter gesteigert werden.
Bei der Einstellung von Akademikerinnen orientiert sich das Unternehmen an dem Absolventinnenanteil der jeweiligen Studiengänge. Am Beispiel von Maschinenbau- und Elektrotechnik bedeutet dies, dass die AUDI AG 9 Prozent Frauen aus diesen Studienrichtungen gewinnen möchte. Gemittelt über alle für das Unternehmen relevanten Studiengänge ergibt sich für diese Neueinstellungen ein angestrebter Frauenanteil von 28 Prozent. Dieser erhöhte Anteil neu ins Unternehmen eintretender hochqualifizierter Frauen ermöglicht es, in den folgenden Jahren den Anteil weiblicher Führungskräfte auf den verschiedenen Managementebenen kontinuierlich zu steigern und im Jahr 2020 im Topmanagementkreis 11 Prozent, im oberen Managementkreis 12 Prozent und im Managementkreis 15 Prozent Frauen zu erreichen. Die AUDI AG verfolgt darüber hinaus das Ziel, den Anteil der Facharbeiterinnen auf 10 Prozent und den Anteil der Frauen in der ersten betrieblichen Führungsebene auf 8 Prozent im Jahr 2020 anzuheben.
Um Frauen für Audi zu gewinnen und zu fördern, gibt es bereits eine Vielzahl von Maßnahmen. So wirbt die AUDI AG beispielsweise gezielt um weibliche Talente und berücksichtigt dabei deren besonderen Belange. In diesem Zusammenhang werden spezielle Informationstage über die technische Berufsausbildung und Berufserlebnistage für junge Frauen angeboten. Das Unternehmen führt außerdem mehrere eigens für Schülerinnen konzipierte Maßnahmen der Berufsorientierung durch, wie zum Beispiel das „Forscherinnen“- oder das „Mädchen für Technik“-Camp, und beteiligt sich seit Jahren am bundesweiten Girls’ Day. Mit dem CareerDay Women gibt es eine eigene Veranstaltungsreihe, die sich gezielt an Absolventinnen und berufserfahrene Ingenieurinnen richtet.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
162 Mitarbeiter
166 Audi in der Gesellschaft
167 Standortbezogene Umweltaspekte
170 Produktbezogene Umweltaspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Zudem unterstützt die AUDI AG seit vielen Jahren interne und externe Frauennetzwerke. Die Teilnahme an einem Mentoring-Programm fördert Mitarbeiterinnen auf ihrem Weg ins Management. Neben der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind zusätzliche unterstützende Maßnahmen in Planung.

FRAUENANTEIL AUDI AG

in %	2011	2010
Auszubildende	**24,2**	24,0
gewerbliche Auszubildende	**21,3**	20,9
kaufmännische Auszubildende	**75,8**	76,5
Managementkreis	**9,1**	9,3
oberer Managementkreis	**3,7**	3,9
Topmanagementkreis	**2,6**	0,0

AUDI IN DER GESELLSCHAFT

Mitarbeiter- und Unternehmensspenden

Im Geschäftsjahr 2011 haben sich über 99 Prozent der Audi Belegschaft an der Weihnachtsspende beteiligt. Insgesamt erzielte die jährliche Mitarbeiterspende, die vom Unternehmen aufgestockt wurde, mit 800.000 EUR einen neuen Höchstwert. Die von der Arbeitnehmervertretung initiierte Spendenaktion kommt wie jedes Jahr sozialen Einrichtungen und Organisationen in den Standortregionen zugute.
Die Audi Mitarbeiter und das Unternehmen unterstützten die Opfer der Naturkatastrophe in Japan mit insgesamt 1,3 Mio. EUR und kamen auch dem Spendenaufruf des VW Konzernbetriebsrats zur Soforthilfe für die Not leidende Bevölkerung in Ostafrika nach.
Zudem wurden im Rahmen der „Restcent-Aktion“ – bei der zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter monatlich auf die Centbeträge hinter dem Komma ihrer Entgeltzahlung verzichten – rund 225.000 EUR für Straßenkinderprojekte von „terre des hommes“ gesammelt.

Wissenschaftskooperationen

Derzeit promovieren 122 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler im Audi Konzern zu technischen, wirtschafts-, geistes- und sozialwissenschaftlichen Themen. Rund 70 Prozent der Promotionen werden dabei in Zusammenarbeit mit einer der Kooperationshochschulen des Unternehmens durchgeführt. Mehr als 80 Prozent der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler wurden im Jahr 2011 nach dem Abschluss der Promotion in ein festes Arbeitsverhältnis im Audi Konzern übernommen.
Ein wichtiges Forum für den fachlichen Austausch zwischen Promovierenden, Mitarbeitern und Mitgliedern des Managements ist der Doktorandentag „Pro Motion“, der 2011 bereits zum siebten Mal stattfand und bei dem die Doktoranden den aktuellen Status ihrer wissenschaftlichen Arbeiten präsentierten.
Auch 2011 förderte der Audi Konzern den Austausch der Wissenschaft mit Schulen und der Öffentlichkeit. Unter dem Motto „Universität zum Anfassen“ veranstaltete die AUDI AG im vergangenen Jahr erneut eigene Vortragsreihen (INI.- bzw. HIN.Kolloquium), in denen Dozenten der Partnerhochschulen aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse vorstellten. Im vergangenen Geschäftsjahr fand dabei bereits das 50. INI.Kolloquium in Ingolstadt statt. Darüber hinaus bot das Unternehmen gemeinsam mit den Partnern Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, der Technischen Universität München sowie der Universität Stuttgart und dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) vertiefende Veranstaltungen für Schüler ab der achten Klasse an, um diese an technisch-naturwissenschaftliche Fragestellungen heranzuführen (INI.- bzw. HIN.JUGEND.KOLLEG). Insgesamt nahmen im Jahr 2011 über 2.000 Schüler und Erwachsene an den Veranstaltungen der „Universität zum Anfassen“ teil.
Im vergangenen Geschäftsjahr wurde die 2010 besiegelte Zusammenarbeit mit der renommierten chinesischen Tongji Universität Shanghai aufgenommen und weiter ausgebaut. So starteten im „Audi Tongji Joint Lab“ Projekte in den Bereichen Marketing, Elektromobilität, Design und IT.

Darüber hinaus wurden 2011 Stiftungsprofessuren an der Universität Dortmund und der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg zu den Themen Supply Chain und internationale Informationslogistik bzw. Personalmanagement beschlossen.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
162 Mitarbeiter
166 Audi in der Gesellschaft
167 Standortbezogene Umweltaspekte
170 Produktbezogene Umweltaspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

WISSENSCHAFTSKOOPERATIONEN 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

- 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
- University of Southern California University of California, Berkeley University of California, San Diego University of Michigan Transportation Research Institute (UMTRI)
  Seit 2010; Hochschulprojekt „Audi Urban Intelligent Assist“
- Audi Tongji Joint Lab, Shanghai
  Seit 2010; Schwerpunkt: Automotive Market Research; Marketing, Elektromobilität, Design, IT

STANDORTBEZOGENE UMWELTASPEKTE

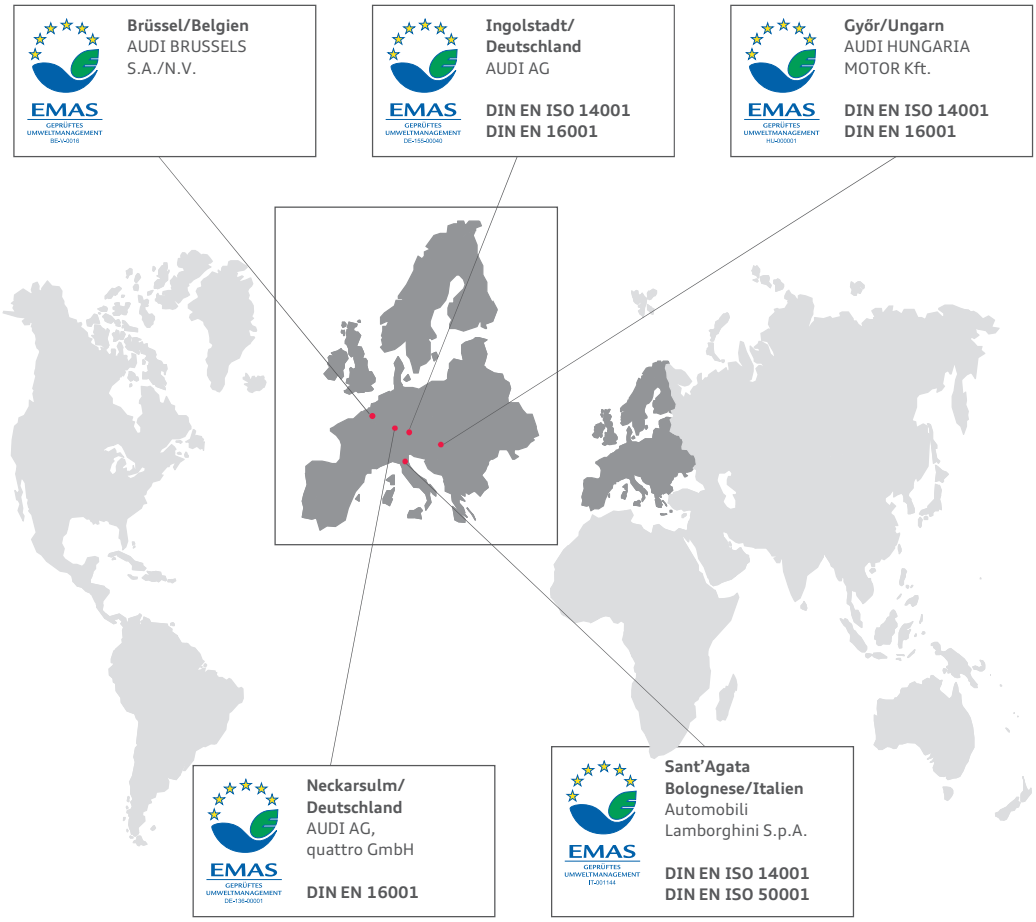
Als global tätiges Unternehmen übernimmt der Audi Konzern aktiv Verantwortung in der Gesellschaft. Daher ist der Gedanke des nachhaltigen Wirtschaftens – der darauf basiert, Ökonomie und Ökologie in Einklang zu bringen – ein integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie. Dieses Bewusstsein zeigt sich nicht nur durch die kontinuierliche Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Ressourceneffizienz, sondern auch durch die Teilnahme des Audi Konzerns an zahlreichen Initiativen wie etwa dem Umweltpakt Bayern. Zudem steht das Unternehmen in regelmäßigem Austausch mit Verbänden, Behörden, Politikern und Journalisten, um die Grundsätze seiner Umweltphilosophie zu diskutieren. Das Umweltengagement des Audi Konzerns reicht dabei weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Nur so kann das Ziel erreicht werden, Wirtschaftswachstum nachhaltig zu gestalten.

Zertifizierungen

Neben dem Einsatz moderner Technologien bilden organisatorische Maßnahmen im Rahmen der Umweltmanagementsysteme die Basis für eine kontinuierliche Senkung der Umweltbelastung. Durch interne Überprüfungen sowie durch externe Zertifizierungen aller Produktionsstätten werden die Ergebnisse dieser kontinuierlichen Anstrengungen dokumentiert.
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. Im Jahr 1995 erhielt der Audi Konzern mit der Auszeichnung des Standorts Neckarsulm als erster Automobilhersteller im Premiumsegment das begehrte Zertifikat.

In den Jahren 1997 und 1999 folgten die Produktionsstätten Ingolstadt und Győr (Ungarn); seit 2002 und 2009 tragen auch das belgische Werk in Brüssel und der Lamborghini-Standort Sant'Agata Bolognese (Italien) das EMAS-Signet.
Darüber hinaus sind die Werke Ingolstadt, Győr und Sant'Agata Bolognese nach der weltweit gültigen Norm DIN EN ISO 14001 zertifiziert.
Die Umweltmanagementsysteme der Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr und Sant'Agata Bolognese entsprechen außerdem schon heute der neuen europäischen Norm DIN EN 16001 bzw. der DIN EN ISO 50001, die besonders hohe Anforderungen an die kontinuierliche und systematische Senkung des Energieverbrauchs stellen.
Auch die Standorte, an denen der Audi Konzern im Rahmen des VW Konzernverbundes produziert, genügen den Anforderungen eines Umweltmanagementsystems – so sind die Produktionsstätten Bratislava (Slowakei), Martorell (Spanien), Aurangabad (Indien) und Changchun (China) alle nach der weltweit gültigen Norm DIN EN ISO 14001 zertifiziert.

ZERTIFIZIERUNGEN DER STANDORTE DES AUDI KONZERNS



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

Emissionsreduktion und Ressourceneffizienz

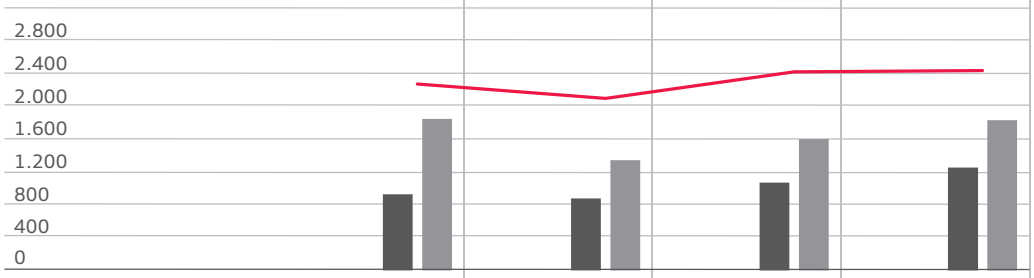
Die Reduzierung des Energieverbrauchs und damit verbundener Emissionen bildet einen besonderen Schwerpunkt der Umweltaktivitäten des Unternehmens. Die AUDI AG beabsichtigt, durch zahlreiche kontinuierliche Maßnahmen die standort- und unternehmensbezogenen spezifischen CO_2-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 30 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 zu reduzieren. Energiesparpotenziale werden dabei schon in der Planungsphase berücksichtigt.
Neben der Infrastruktur und der Logistik sind vor allem die Produktions- und Versorgungsanlagen von großer Bedeutung im Zusammenhang mit nachhaltigen Effizienzsteigerungen. Am Standort Neckarsulm erzeugen beispielsweise die Motorenprüfstände bei laufendem Betrieb über

Generatoren Strom, der in das Werknetz eingespeist wird. Weiterhin können durch die Nutzung eines vom Audi Werkzeugbau entwickelten, besonders leichten Werkzeuges für den Karosseriebau, das zum Großteil aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) besteht, rund 43 Prozent Strom gegenüber einer konventionellen Anlage gespart werden. Innovative Fügetechniken im Karosseriebau – etwa Punktschweiß-, Laserschweiß- und Klebetechniken – führen ebenfalls zu einem geringeren Verbrauch von Betriebsstoffen und Energie. Eine moderne Kraft-Wärme-Kälte-Kopplungsanlage am Standort Ingolstadt sowie Wärmerückgewinnungssysteme und die Nutzung von Fernwärme im Audi Konzern haben sich darüber hinaus seit langer Zeit bewährt.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
162 Mitarbeiter
166 Audi in der Gesellschaft
167 Standortbezogene Umweltaspekte
170 Produktbezogene Umweltaspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

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



	2008	2009	2010	**2011**
Produktion Fahrzeuge (in Tsd. Stück)	953	902	1.102	**1.292**
Produktion Motoren (in Tsd. Stück)	1.902	1.384	1.648	**1.884**
Gesamtenergieverbrauch [2)] (in GWh)	2.337	2.157	2.491	**2.509**

1) Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel (ohne Volkswagen Polo), Győr und Sant'Agata Bolognese; inkl. CKD-Umfänge

2) Zahlen 2011 vorläufig

Der Gesamtenergieverbrauch im Audi Konzern konnte in den letzten Jahren auf einem nahezu stabilen Niveau gehalten werden.
So erhöhte sich der Energieverbrauch im vergangenen Geschäftsjahr trotz des gesteigerten Produktionsvolumens nur leicht gegenüber dem Vorjahreswert. Dieser unterproportionale Anstieg wurde durch zahlreiche Effizienzmaßnahmen erzielt.
In den weiteren Umweltkennzahlen, die der Audi Konzern zusätzlich zum Energieverbrauch beobachtet, spiegelt sich die Produktionssteigerung wider.

STRUKTURDATEN UMWELT [1)]

		2011	2010
VOC-Emissionen [2)]	t	**2.380**	1.913
direkte CO_2-Emissionen [3)]	t	**196.137**	203.277
Abwasseraufkommen	m³	**2.180.472**	2.057.863
Frischwasserbezug	m³	**3.229.515**	2.991.498
Abfallaufkommen gesamt [4)]	t	**68.312**	60.513
davon Abfall zur Verwertung	t	**56.130**	51.922
davon Abfall zur Beseitigung	t	**12.182**	8.591
metallische Abfälle (Schrott)	t	**335.286**	323.497

1) Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel, Győr und Sant'Agata Bolognese; Zahlen 2011 vorläufig

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

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.

4) Aufgrund von Verfahrensänderungen (Neckarsulm), gesetzlichen Änderungen (Győr) und aperiodischen Altlastensanierungen (Ingolstadt) kam es insgesamt zu einer Steigerung der Abfallmengen.

Beispiele aktueller Umweltprojekte

Über die gemeinnützige Audi Stiftung für Umwelt GmbH engagiert sich die AUDI AG für nachhaltige Umweltpolitik. Das Ziel der Stiftung ist der Schutz der natürlichen Lebensgrundlage von Menschen, Tieren und Pflanzen. Dabei werden Maßnahmen und Forschungsaktivitäten, welche die Umweltbildung und die Entwicklung von umweltverträglichen Technologien jenseits des Automobils unterstützen, gefördert. Die langfristige wissenschaftliche Begleitung des 2008 gestarteten Forschungsprojekts Eichenwald, bei dem Audi mit den Bayerischen Staatsforsten und dem Lehrstuhl für Waldwachstumskunde der Technischen Universität München zusammenarbeitet, gehört zu den ersten Projekten der Stiftung. Zunächst wurden in der Nähe der Standorte Ingolstadt, Győr (Ungarn) und Neckarsulm insgesamt rund 60.000 Stieleichen angepflanzt. Im Jahr 2011 folgten zwei weitere Versuchsflächen – eine in der Nähe des Lamborghini-Standorts Sant'Agata Bolognese (Italien) sowie eine in Ungarn –, auf denen jeweils weitere 10.000 Eichensetzlinge angepflanzt wurden. Im Forschungsprojekt werden unter anderem die Wechselwirkungen zwischen Bestandsdichte auf der einen Seite und CO_2-Bindungspotenzial sowie biologischer Vielfalt auf der anderen Seite untersucht.
Der Audi Konzern ergreift auch zahlreiche Maßnahmen zur Nutzung regenerativer Energien. So setzt er für den Transport seiner Automobile vom Unternehmenssitz Ingolstadt zum Nordsee-Verladehafen in Emden Züge ein, die mit regenerativ erzeugtem Strom angetrieben werden. Darüber hinaus werden an zahlreichen Standorten innerhalb des Audi Konzerns Photovoltaikanlagen betrieben. Die AUDI AG steht zudem in einer Partnerschaft mit der Industrieinitiative Dii GmbH, München, 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.

AKTUELLE UMWELTPROJEKTE

Projekt Eichenwald

Bahntransport per Ökostrom

Sonnenstrom aus der Wüste

Emissionshandel

Mit der Einführung des Handels von CO_2-Emissionsrechten hat die Europäische Union im Jahr 2005 eine führende Rolle in Sachen Klimaschutz eingenommen. Die zweite Handelsperiode, an der die Produktionsstandorte Ingolstadt, Neckarsulm und Brüssel teilnehmen, geht von 2008 bis 2012. Nach derzeitigem Stand sind dank der zahlreichen Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz und der einhergehenden Reduktion von Emissionen auch weiterhin keine wesentlichen Belastungen für den Audi Konzern aus dem Emissionshandel zu erwarten.

PRODUKTBEZOGENE UMWELTASPEKTE

Mobilität der Zukunft

Ob zukunftsweisende Motorenkonzepte wie TDI, FSI und TFSI oder Leichtbau mit dem Audi Space Frame; bereits seit Jahrzehnten beeinflusst die Marke Audi die Effizienzstandards im Automobilbau nachhaltig. Um auch die Mobilität der Zukunft mittels „Vorsprung durch Technik" maßgeblich mitzugestalten, ist für das Unternehmen eine angemessene Balance zwischen Verbrauch, Komfort und Fahrspaß von großer Bedeutung. Dabei setzt die AUDI AG auf ein diversifiziertes Konzept verschiedener Energieträger und Technologien, sodass die Kunden entsprechend dem Verwendungszweck aus einer großen Bandbreite von Antriebsformen auswählen können.
Der Verbrennungsmotor wird auch auf absehbare Zeit die Grundlage des Fahrzeugantriebs bilden. Daher beabsichtigt die Marke Audi, das erfolgreiche TDI-, FSI- und TFSI-Motorenangebot auszubauen und mithilfe der Technologien des Modularen Effizienzbaukastens den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen weiter zu senken.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
162 Mitarbeiter
166 Audi in der Gesellschaft
167 Standortbezogene Umweltaspekte
170 Produktbezogene Umweltaspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Elektrifizierte Antriebskonzepte markieren einen weiteren Schwerpunkt der Technologiematrix. Dabei wird als Übergang zum rein elektrischen Fahren die Hybridtechnologie von großer Bedeutung sein. So ist seit Ende 2011 der Audi Q5 hybrid quattro erhältlich. Die Modelle Audi A6 hybrid und A8 hybrid werden im Laufe des Jahres 2012 in die Märkte eingeführt. Unter der Dachmarke Audi e-tron, die neben reinen Elektroantrieben auch Plug-in-Hybride sowie Fahrzeuge mit Range Extender umfasst, intensiviert die Marke Audi ihre Entwicklungsaktivitäten im Bereich der Elektromobilität. So wurden im vergangenen Geschäftsjahr unter anderem die Technikstudien A3 e-tron concept, A2 concept und Audi urban concept vorgestellt (vgl. „Elektromobilität“ unter „Forschung und Entwicklung“, S. 148 ff.).
Eine klimaneutrale Mobilität von Elektrofahrzeugen setzt voraus, dass diese mit nachhaltig erzeugtem Strom betrieben werden. Die AUDI AG hat bereits Projekte in die Wege geleitet, um die Nutzung regenerativer Energien wie etwa Windkraft weiter voranzutreiben. In diesem Zusammenhang untersucht das Unternehmen auch den praxisnahen Einsatz alternativer Kraftstoffe wie etwa Biokraftstoffe der zweiten Generation. 2013 soll zudem mit dem Audi A3 TCNG das erste Erdgasfahrzeug der Marke Audi in Serie gehen.

MEILENSTEINE DER EFFIZIENZTECHNOLOGIEN DER MARKE AUDI

2012
- Einführung Audi A6 hybrid sowie Audi A8 hybrid

2011
- 101 Modelle < 140 g CO_2/km; 32 Modelle < 120 g CO_2/km; 5 Modelle < 100 g CO_2/km
- Vorstellung des neuen 4.0 TFSI-Motors mit cylinder on demand Technologie
- Einführung Q5 hybrid quattro
- Einführung Freilauffunktion im Audi Q3
- Teilnahme des e-gas betriebenen Audi A3 TCNG bei der Michelin Challenge Bibendum 2011

2009
- Einführung Start-Stopp-System und Fahrerinformationssystem mit Effizienzprogramm

2006
- Einführung Audi valvelift system (AVS)

2003
- Einführung Audi S tronic

2002
- Einführung FSI-Technologie

1999
- Großserienfahrzeug mit Vollaluminiumkarosserie: Audi A2

1994
- Einführung Audi Space Frame (ASF)

1989
- Einführung TDI-Technologie
- Hybridmodell Audi duo

Hybridmodelle

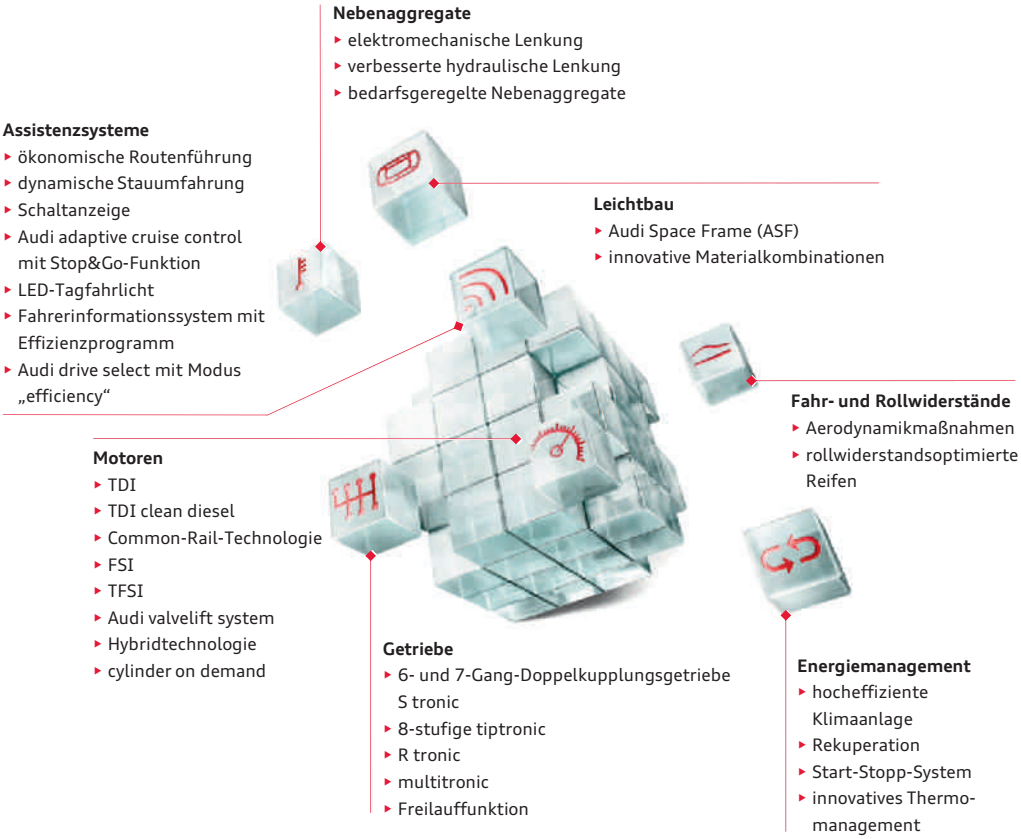
Bereits 1989 stellte die Marke Audi mit dem Audi duo, einer Technikstudie auf Basis des Audi 100 Avant, ihre Kompetenzen im Bereich der Hybridtechnologie unter Beweis. Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die Marke Audi den Audi Q5 hybrid quattro in die Märkte eingeführt. 2012 soll das Hybridportfolio mit der Oberklasselimousine Audi A6 hybrid und der Luxuslimousine Audi A8 hybrid erweitert werden.
Alle drei Modelle verfügen über einen 2.0 TFSI-Motor sowie einen Elektromotor mit einer kombinierten Systemleistung von 180 kW (245 PS) und können sowohl ausschließlich über den Verbrennungs- bzw. den Elektromotor wie auch im Hybridmodus angetrieben werden. Darüber hinaus gewinnen sie in Verzögerungsphasen mittels Rekuperation Energie zurück, beim kräftigen Beschleunigen unterstützt die E-Maschine den Benzinmotor.
Bei der Entwicklung wurde vor allem auf einen hohen elektrischen Fahranteil Wert gelegt. So ist es möglich, die Fahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h rein elektrisch zu fahren – bei konstant 60 km/h legen sie rund drei Kilometer lokal emissionsfrei zurück.
Für den Audi Q5 hybrid quattro beschränkt sich der Verbrauch im europäischen Normfahrzyklus auf durchschnittlich 6,9 Liter Superkraftstoff pro 100 Kilometer – das entspricht CO_2-Emissionen von 159 g/km. Der mittlere Verbrauch der beiden Hybridvarianten des A6 bzw. des A8 liegt sogar jeweils bei nur 6,2 bzw. 6,3 Litern Superkraftstoff pro 100 Kilometer. Die kombinierten CO_2-Emissionen erreichen damit beim Audi A6 hybrid voraussichtlich 145 g/km, beim Audi A8 hybrid 147 g/km.

Darüber hinaus soll die Hybridisierung sukzessive auch auf andere Baureihen ausgeweitet werden. Bei der Entwicklung künftiger Produktgenerationen setzt die Marke Audi dabei vor allem auf Plug-in-Hybride, deren Batterie auch am Stromnetz aufgeladen werden kann.

Modularer Effizienzbaukasten

Die Marke Audi bündelt im Modularen Effizienzbaukasten alle Technologien, die zur weiteren Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen beitragen. Das Portfolio umfasst dabei Bausteine aus zahlreichen Technikfeldern wie Motoren, Nebenaggregate, Getriebe, Energiemanagement, Karosseriebau und Fahrerassistenzsysteme.
Der Modulare Effizienzbaukasten wird kontinuierlich erweitert – so wurde dieser im Jahr 2011 etwa mit der Freilauffunktion, cylinder on demand sowie der elektromechanischen Lenkung um innovative Technologien ergänzt. Darüber hinaus werden die vorhandenen Bausteine flächendeckend eingeführt. Beispielsweise sind bereits heute die meisten Modelle der Marke Audi serienmäßig mit einem Start-Stopp-System ausgestattet.

DER MODULARE AUDI EFFIZIENZBAUKASTEN



Freilauffunktion

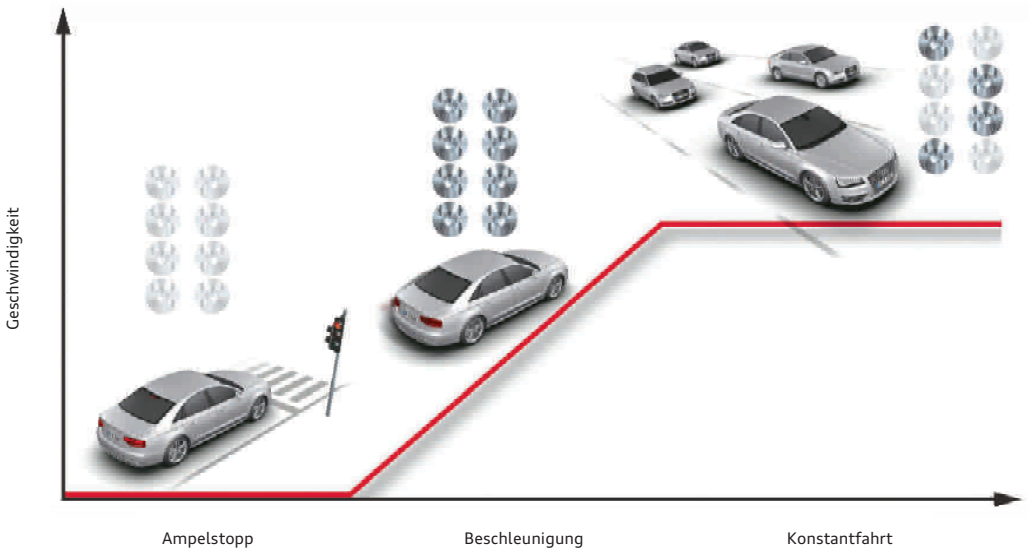
Mit der Freilauffunktion im neuen Audi Q3, die in Kombination mit dem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic verfügbar ist, wurde der Modulare Effizienzbaukasten um eine weitere Technologie ergänzt.
Um die Freilauffunktion zu nutzen, muss der Modus „efficiency“ im optionalen Fahrdynamiksystem Audi drive select gewählt sein. Im Schiebebetrieb, das heißt, wenn das Fahrzeug nur durch seine eigene Masse angetrieben wird – etwa beim Bergabfahren –, öffnet sich die Kupplung. Das kompakte Premium-SUV rollt dann im Freilauf, wodurch sich der Kraftstoffverbrauch reduziert.

Der Modus „efficiency“ des Fahrdynamiksystems Audi drive select war erstmals mit der Einführung der Nachfolgegeneration des Audi A6 im Jahr 2011 erhältlich und ergänzt damit die bisherigen Wahlmöglichkeiten „comfort“, „auto“ und „dynamic“. Der neue Fahrmodus unterstützt einen verbrauchsverbesserten Betrieb, der einzelne Fahrzeugsysteme wie Motor und Getriebe, das Fahrwerk oder die Klimatisierung einbindet. So kann eine Effizienzsteigerung um bis zu 10 Prozent erreicht werden.

cylinder on demand

Auch die cylinder on demand Technologie im neuen 4.0 TFSI-Motor trägt zu weiteren Effizienzsteigerungen bei. Dabei deaktiviert der leistungsstarke Achtzylinder-Motor im Teillastbereich vier Zylinder. Die restlichen Zylinder arbeiten dadurch mit einem besseren Wirkungsgrad und sorgen so für einen verbrauchsverbesserten Betrieb. Vor allem dank dieses Zylindermanagements konnte der Kraftstoffverbrauch des neuen Audi S6 gegenüber dem Vorgängermodell um rund 25 Prozent reduziert werden. Für den Kunden ist der Umschaltvorgang nicht spürbar. So erkennt die Active noise control (ANC) mithilfe im Dachhimmel verbauter Mikrofone mögliche störende Geräusche im Innenraum und neutralisiert diese mit einem Gegenschall über die Soundanlage. Daneben reduziert das sogenannte Aktive Motorlager mögliche Vibrationen mit phasenversetzten Gegenschwingungen auf ein nicht mehr wahrnehmbares Niveau.
Der neue 4.0 TFSI-Motor mit cylinder on demand wird in den ab Sommer 2012 verfügbaren S-Modellen S6, S6 Avant, S7 Sportback sowie S8 eingesetzt.

CYLINDER ON DEMAND TECHNOLOGIE IM NEUEN AUDI S8



Innovatives Thermomanagement

Ein Kaltstart bei niedrigen Temperaturen führt zu erheblichen Effizienzverlusten, da ein höherer Energieaufwand nötig ist, um das kalte, zähflüssige Öl in Motor, Differenzial und Getriebe umzuwälzen.
Mit dem weiterentwickelten innovativen Thermomanagement wurde der Modulare Effizienzbaukasten im abgelaufenen Geschäftsjahr um eine Technologie ergänzt, welche die Aufwärmphase mit einer erhöhten inneren Reibung reduziert und damit zu einer Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen beiträgt.
Ermöglicht wird dies durch eine intelligente Verteilung der Wärmeströme zwischen Motor, Getriebe und Innenraum, sodass die Antriebsaggregate nach dem Kaltstart schneller ihre Betriebstemperatur erreichen.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
162 Mitarbeiter
166 Audi in der Gesellschaft
167 Standortbezogene Umweltaspekte
170 Produktbezogene Umweltaspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
187 Disclaimer

Elektromechanische Lenkung

Die elektromechanische Lenkung wurde im Rahmen der Produktaufwertung der A4 Baureihe technologisch weiterentwickelt.
Im Lenkgetriebe ist ein Elektromotor integriert, der die Servokraft erzeugt, die den Fahrer beim Lenken unterstützt. Durch die Weiterentwicklung der elektromechanischen Lenkung muss dieser Elektromotor bei Geradeausfahrten keine Lenkhilfeunterstützung aufbringen, sodass der Energieverbrauch reduziert wird. Dank der elektromechanischen Lenkung kann der Kraftstoffverbrauch je nach Motorisierung um durchschnittlich bis zu 0,3 Liter pro 100 Kilometer gesenkt werden, was einer Reduzierung der CO_2-Emissionen um bis zu 7 g/km entspricht.
Darüber hinaus kann die weiterentwickelte elektromechanische Lenkung die Fahrsicherheit erhöhen – etwa durch eine intelligente Regulierung der Servounterstützung bei Schleudergefahr. Auch in Kombination mit dem optionalen Spurhalteassistenten Audi active lane assist, der den Fahrer durch sanfte Lenkeingriffe aktiv bei der Spurhaltung unterstützt, trägt die elektromechanische Lenkung zur Fahrsicherheit bei.

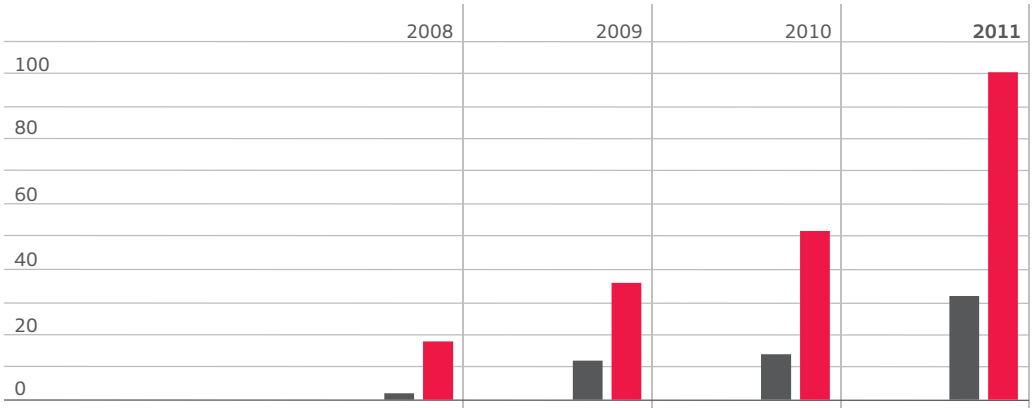
Audi ultra

Das Fahrzeuggewicht ist in den letzten Jahren insbesondere aufgrund gestiegener Komfortansprüche und höherer Sicherheitsanforderungen kontinuierlich gestiegen. Da ein um 100 Kilogramm reduziertes Gesamtgewicht den Kraftstoffverbrauch um etwa 0,3 Liter pro 100 Kilometer senkt, bildet die Umkehrung der Gewichtsspirale eine wesentliche Grundvoraussetzung für Effizienzsteigerungen.
Auch im Hinblick auf die Elektromobilität kommt dem Leichtbau eine große Bedeutung zu, da das hohe Gewicht der Batterie kompensiert werden muss. Darüber hinaus ermöglicht ein geringeres Leistungsgewicht eine höhere Agilität.
Vor diesem Hintergrund hat die Marke Audi im Rahmen der Strategie 2020 alle Leichtbautechnologien und -entwicklungen unter der Dachmarke Audi ultra gebündelt. Gleichzeitig hat das Unternehmen den Anspruch definiert, dass jedes neue Audi Modell leichter als sein Vorgänger werden soll.
Die Marke Audi blickt bereits auf eine langjährige Erfolgsgeschichte im Bereich Leichtbau zurück. Vor allem die Audi Space Frame Technologie (ASF) im 1994 eingeführten Audi A8, dem weltweit ersten Großserienfahrzeug mit selbsttragender Aluminiumkarosserie, erwies sich als wegweisend. Seither hat das Unternehmen rund 700.000 Fahrzeuge in ASF Bauweise – aus Vollaluminium oder in Aluminium-Hybrid-Bauweise – produziert und damit seine Kompetenz im Leichtbau großer Serien belegt.
Heute setzt die Marke Audi insbesondere auf einen intelligenten Materialmix, bei dem es gilt, an jeder Stelle im Auto mit dem Einsatz des jeweils optimalen Werkstoffs die bestmögliche Performance zu erzielen. Dabei verwendet das Unternehmen neben Aluminium und hochfesten Stählen auch zunehmend carbonfaserverstärkte Kunststoffe (CFK) sowie Magnesium. Dank umfassender Leichtbaumaßnahmen konnte die Marke mit den Vier Ringen das Gewicht der neuen Oberklasselimousine Audi A6 trotz höheren Sicherheitsvorkehrungen und verbessertem Komfort um bis zu 80 Kilogramm gegenüber dem Vorgängermodell reduzieren.
Auch bei den 2011 eingeführten Modellen R8 GT Coupé und R8 GT Spyder setzt die Marke Audi konsequent auf Leichtbau. So wurde etwa das Fahrzeugleergewicht beim R8 GT Coupé im Vergleich zum R8 Coupé um 100 Kilogramm auf 1.525 Kilogramm gesenkt.

Modelle unter 140 g CO_2/km

Fahrdynamik und Effizienz schließen sich für die Marke Audi nicht gegenseitig aus. Durch den Einsatz der Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten konnte die Marke Audi die Effizienz ihrer Fahrzeuge kontinuierlich erhöhen. So waren zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres 101 Modellvarianten mit einem CO_2-Ausstoß von durchschnittlich unter 140 g/km verfügbar. 32 Antriebsvarianten erreichen sogar CO_2-Emissionen von unter 120 g/km. Dabei wird von insgesamt fünf Modellvarianten der Baureihen Audi A1 und A3 der Spitzenwert von 99 g CO_2/km erzielt.

AUDI MODELLE UNTER 140 GRAMM CO_2/KM UND UNTER 120 GRAMM CO_2/KM (JAHRESENDSTAND)



	2008	2009	2010	2011
Anzahl Audi Modelle < 140 g CO_2/km	18	36	52	**101**
Anzahl Audi Modelle < 120 g CO_2/km	2	12	14	**32**

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

System des Risikomanagements im Audi Konzern

Wirkungsweise des Risikomanagements

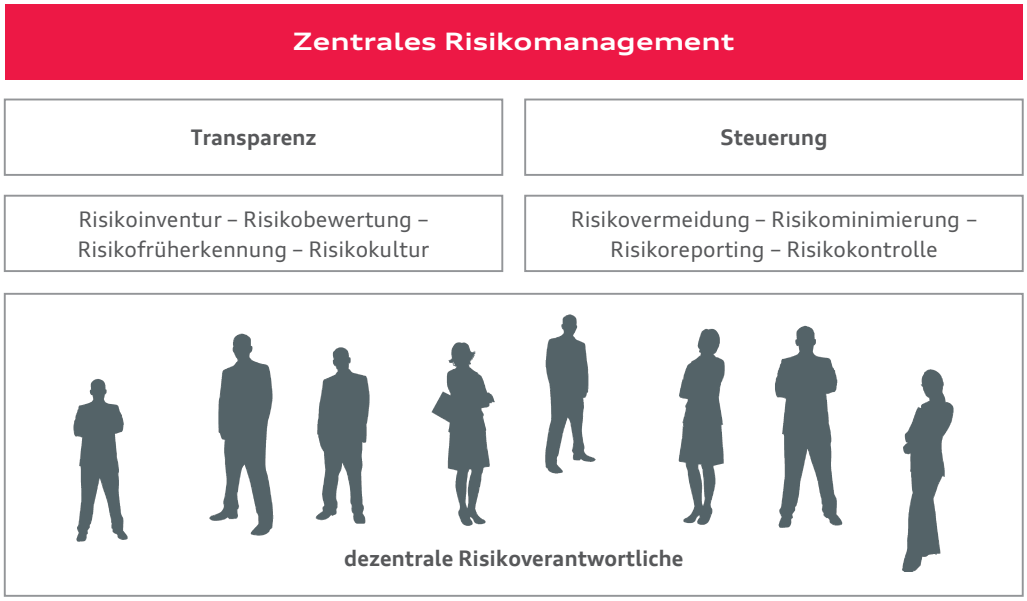
Die unternehmerische Tätigkeit eines global agierenden Automobilherstellers ist neben Chancen auch mit Risiken verbunden. Vor diesem Hintergrund hat der Audi Konzern bereits vor Jahren ein konzernweites Risikomanagementsystem eingeführt, welches kontinuierlich weiterentwickelt und ausgebaut wird. Aufgrund der hohen strategischen Relevanz des Risikomanagementsystems wurde dessen organisatorische Ausgestaltung in einer internen Richtlinie des Vorstands verankert. Wesentliches Ziel des Risikomanagementsystems ist es, die mit der Geschäftstätigkeit verbundenen Risiken frühestmöglich zu erkennen, zu minimieren oder, soweit möglich, auszuschließen. Unternehmerische Risiken werden bewusst nur dann eingegangen, wenn diese überschaubar sind und in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen aus der operativen Geschäftstätigkeit stehen.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
162 Mitarbeiter
166 Audi in der Gesellschaft
167 Standortbezogene Umweltaspekte
170 Produktbezogene Umweltaspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
175 Risikobericht
183 Nachtragsbericht
183 Prognosebericht
187 Disclaimer

Um auf zunehmend volatile sowie heterogene Entwicklungen der globalen Automobilmärkte vorbereitet zu sein sowie schnell und effizient reagieren zu können, arbeitet das zentrale Risikomanagement partnerschaftlich mit den dezentralen Risikoverantwortlichen der Geschäftsbereiche zusammen. Hierbei sind die operativen Aufgaben des Risikomanagements weiterhin Bestandteil der Prozesse in den einzelnen Unternehmensbereichen und Tochtergesellschaften, während das zentrale Risikomanagement eine koordinierende und unterstützende Funktion wahrnimmt. Es setzt konzernweit gültige Standards und implementiert Regelungen, die eine einheitliche Risikoerfassung und -bewertung gewährleisten. Gleichzeitig überwacht das zentrale Risikomanagement die Wirksamkeit der dezentral eingesetzten Risikosteuerungsinstrumente (Internes Kontrollsystem) mit dem Ziel einer fortlaufenden Verbesserung. Der Einsatz der Risikosteuerungsinstrumente sowie deren Kontrolle verbleiben weiterhin beim dezentralen Risikomanagement.
Im Rahmen eines Risikofrüherkennungssystems analysiert das Risikomanagement die Entwicklungen im Unternehmensumfeld, jeweils bezogen auf veränderte und neue Risikoindikatoren. Anschließend werden präventive Maßnahmen entwickelt, die durch die Risikoverantwortlichen in den betroffenen Bereichen umgesetzt werden. Dieser ganzheitliche Ansatz soll die Risikotransparenz und das Risikobewusstsein innerhalb des Audi Konzerns erhöhen. Die Wirksamkeit der Risikofrüherkennung wird insbesondere durch einen fortlaufenden, strukturierten Austausch zwischen zentralem Risikomanagement und dezentralen Risikoverantwortlichen sichergestellt. Die verbesserte Risikosteuerung führt zu einer weiteren Stabilisierung des Geschäftsmodells. Auf diese Weise wird das Erreichen der strategischen Unternehmensziele unterstützt.
Zusammen mit der Compliance-Organisation berichtet das zentrale Risikomanagement fortlaufend an Vorstand und Aufsichtsrat zur Unterstützung des strategischen Entscheidungsprozesses im Unternehmen. Die im Audi Konzern identifizierten Risiken sowie die dazugehörigen Gegenmaßnahmen sind integraler Bestandteil der Unternehmensplanung und -steuerung.

DAS RISIKOMANAGEMENTSYSTEM IM AUDI KONZERN



Integriertes internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem zielt darauf ab, die Risiken einer fehlerhaften Darstellung in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung zu minimieren bzw. vollständig zu vermeiden. Dabei umfasst das interne Kontrollsystem Maßnahmen und Kontrollen für eine zeitnahe, vollständige und korrekte Übermittlung aller Informationen, die zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts des Audi Konzerns notwendig sind.

Das Rechnungswesen des Audi Konzerns basiert auf einer dezentralen Organisation. In Einzelfällen können jedoch – im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen – Aufgaben aus dem Rechnungswesen der Tochtergesellschaften auf die AUDI AG übertragen werden. Die Einzelabschlüsse der AUDI AG und der Tochtergesellschaften entsprechen dabei den jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften. Sowohl für die AUDI AG als auch für die voll- und at-Equity-konsolidierten Konzerngesellschaften werden diese anschließend in einen Konzernabschluss gemäß den IFRS-Vorschriften aufgenommen. Während der Datenübermittlung an das Konzernrechnungswesen der AUDI AG gewährleistet eine elektronische Verschlüsselung die Sicherheit der Daten.

Mithilfe der Konzernbilanzierungsrichtlinie wird eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Basis der für das Mutterunternehmen zugrunde liegenden IFRS-Vorschriften sichergestellt. Neben der Konzernbilanzierungsrichtlinie bestehen weitere konzernweite Bilanzierungsvorschriften sowohl für die AUDI AG als auch für die Tochtergesellschaften. Diese Vorgaben regeln zu erstellende Berichtsumfänge, den Konsolidierungskreis für den Konzernabschluss sowie die Anwendung gesetzlicher Vorschriften. Zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle gelten spezifische Maßgaben, auf deren Grundlage die Saldenabstimmung sowie konkrete inhaltliche Anforderungen an die Konzerngesellschaften definiert werden.

Auf Konzernebene erfolgt eine Auswertung der von den Tochtergesellschaften aufgestellten Einzelabschlüsse – auch unter Zuhilfenahme der von den Abschlussprüfern erstellten Berichte. Zudem werden die Ergebnisse aus den Abschlussbesprechungen mit den Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. Neben der Plausibilität der Einzelabschlüsse werden auch kritische Einzelsachverhalte der Tochtergesellschaften erörtert.

Wesentliche Kontrollinstrumente, wie der Einsatz des „Vier-Augen-Prinzips“, eine deutliche Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie Plausibilitätskontrollen, finden bei der Abschlussaufstellung der Konzerngesellschaften Anwendung. Die Konzernrevision unterstützt zudem mit in- und ausländischen Prüfungen im rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem.

Das Konzernrechnungswesen der AUDI AG wird mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, und deren Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) abgestimmt. Das System ermöglicht es auf Basis einer zukunftssicheren technischen Plattform, Daten aus dem Rechnungswesen und dem Controlling zu konsolidieren und zu analysieren. Neben einer zentralen Stammdatenpflege wird so ein einheitliches Berichtswesen gewährleistet – verbunden mit einer hohen Flexibilität im Falle von Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen. Konzernrechnungswesen wie auch Konzerncontrolling profitieren hiervon in gleichem Maße.

VoKUs bietet zusätzlich verschiedene Funktionen, um potenzielle Fehlerquellen innerhalb des Rechnungslegungsprozesses zu minimieren bzw. zu vermeiden. So wird die Datenkonsistenz in einem mehrstufigen Validierungssystem überprüft. Einen zentralen Fokus bilden dabei die Vollständigkeitsprüfung des angelieferten Datenmaterials sowie eine inhaltliche Querprüfung zwischen Bilanz und Gewinn-und-Verlust-Rechnung. Darüber hinaus unterstützt VoKUs bei der Durchführung weiterer Plausibilitätskontrollen des Datenmaterials.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
175 Risikobericht
183 Nachtragsbericht
183 Prognosebericht
187 Disclaimer

Risikoidentifikation, -bewertung und -dokumentation

Das Risikomanagement des Audi Konzerns kommt den Verpflichtungen aus geltenden gesetzlichen und internen Regelungen nach. So werden die gesetzlichen Grundlagen fortwährend überprüft und neue Anforderungen eindeutig identifiziert und umgesetzt.
An die Risikoverantwortlichen der einzelnen Geschäftsbereiche sowie der Tochtergesellschaften, von denen erhebliche Risiken für den Audi Konzern ausgehen können, werden vom zentralen Risikomanagement entsprechende Risikoabfragen gerichtet.
In einer jährlichen standardisierten Risikoabfrage des zentralen Risikomanagements ermitteln die Risiko-Compliance-Koordinatoren der jeweiligen Geschäftsbereiche der AUDI AG sowie die Risk-Compliance-Officer der Tochtergesellschaften ihre jeweiligen Risiken. Das zentrale Risikomanagement achtet dabei auf die Einhaltung der konzernweiten Standards und Verfahren bei der Risikoerfassung und unterstützt die Risiko-Compliance-Koordinatoren bei ihren Risikomeldungen, auf deren Grundlage die konzernweite Risikolandschaft ermittelt wird. Die Risikomeldungen werden mithilfe vertiefender Interviews in ausgewählten Bereichen und Tochtergesellschaften auf Plausibilität und Angemessenheit überprüft.
Jedes Einzelrisiko wird zunächst hinsichtlich seiner jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Anschließend erfolgt eine Beurteilung des potenziellen Schadens sowie der implementierten Risikosteuerungsinstrumente und deren Wirksamkeit.
Alle notwendigen Vorkehrungen werden getroffen, um identifizierte Risiken zu minimieren bzw. zu verhindern.
Neben der standardisierten Risikomeldung sind alle Fachbereiche angehalten, kurzfristige Änderungen der Risikolage in Form von Ad-hoc-Meldungen gegenüber dem zentralen Risikomanagement aufzuzeigen.
Das zentrale Risikomanagement verantwortet eine regelmäßige und zeitnahe Information über die unternehmerische Risikolandschaft des Audi Konzerns an Vorstand und Aufsichtsrat und stellt dies durch konzernweit definierte Berichtswege sicher.
Im Rahmen der Prüfung beurteilt der Abschlussprüfer, 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. Damit wird der Audi Konzern den Anforderungen aus dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) gerecht. Die Anforderungen nach KonTraG werden zudem in die Berichterstattung gemäß dem Handelsgesetzbuch (HGB) integriert.

Fortlaufende Überprüfung und Weiterentwicklung

Die Prozesse des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unterliegen im Audi Konzern einer kontinuierlichen Überprüfung und Verbesserung. Dabei dienen die gewonnenen Erkenntnisse der internen Revision und der externen Abschlussprüfer als Grundlage für fortlaufende Verbesserungen und unterstützen die Verwirklichung einer lernenden Organisation. Die Revision und die Abschlussprüfer dienen dabei als unabhängige Instanzen zur Überwachung der Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit. Vorstand und Aufsichtsrat werden über die aktuellen Entwicklungen sowohl zyklisch als auch ereignisorientiert informiert.

Einzelrisiken

Der Audi Konzern sieht sich im Rahmen seiner unternehmerischen Tätigkeit einer Vielzahl unterschiedlicher Risikofelder ausgesetzt. Die aufgezeigten Risiken beziehen sich jeweils auf einen Zeitraum der Jahre 2012 bis 2014.

Umfeldrisiken

Als global agierender Automobilhersteller wird das operative Geschäft des Audi Konzerns in hohem Maße von den internationalen konjunkturellen Rahmenbedingungen beeinflusst. Dabei sind vor allem die für das Unternehmen wichtigen Absatzmärkte Europa, China und USA von besonderer Bedeutung.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
175 Risikobericht
183 Nachtragsbericht
183 Prognosebericht
187 Disclaimer

Im abgelaufenen Geschäftsjahr setzte sich der Aufschwung der Weltwirtschaft weiter fort, wenngleich die Aufwärtsdynamik in der zweiten Jahreshälfte vor allem in Westeuropa an Fahrt verloren hat. Die globale Automobilnachfrage konnte von der positiven konjunkturellen Entwicklung profitieren und verzeichnete 2011 ein neues Rekordniveau. Während Japan und einige westeuropäische Märkte rückläufige Neuzulassungszahlen berichten mussten, war insbesondere die Nachfrage nach Automobilen in China, Russland und den USA für das globale Marktwachstum verantwortlich.
Vor allem die aufstrebenden asiatischen und lateinamerikanischen Pkw-Märkte dürften auch in den kommenden Jahren hohe Wachstumsraten aufweisen, während in Westeuropa für das Jahr 2012 ein Rückgang der Pkw-Nachfrage erwartet wird. Grundsätzlich können sich aber neue Risiken durch veränderte Rahmenbedingungen wie erhöhte Zoll- oder Steuerbarrieren sowie Handelshemmnisse ergeben.
Durch den Einsatz weitreichender Risikofrühwarnindikatoren und eine fortlaufende Marktbeobachtung wird eine bedarfsgerechte Produktionsplanung ermöglicht, die kurzfristig auch an Nachfrageschwankungen angepasst werden kann. Dabei erhöhen mögliche Produktionsverlagerungen zwischen den Standorten durch den Einsatz von Produktionsdrehscheiben und eine effektive Zeitkontenbewirtschaftung zusätzlich die Flexibilität.
Die ständige Beobachtung der für das Unternehmen relevanten Rohstoffmärkte ist für den Audi Konzern von großer Bedeutung, um für eine ausreichende Versorgung mit Produktionsmaterialien zu sorgen und das Kostenrisiko zu minimieren sowie umfassende Absicherungsstrategien umzusetzen.
Die Entwicklung der Rohölpreise stellt für einen Automobilhersteller wie den Audi Konzern ein weiteres Risiko dar. Ein nachhaltiger Anstieg des Preisniveaus führt nicht nur zu erhöhten Energie- und Produktionskosten, sondern infolge steigender Kraftstoffpreise letztlich auch zu einem zurückhaltenden Kaufverhalten aufseiten der Kunden. Mit der frühzeitigen Entwicklung und Etablierung verbrauchsverbessernder Technologien für konventionelle Verbrennungsmotoren will der Audi Konzern die steigenden Effizienzanforderungen erfüllen. So bietet die Marke Audi bereits heute ein umfassendes Produktangebot mit besonders effizienten und fortschrittlichen Fahrzeugkonzepten, welche die Technologien des Modularen Effizienzbaukastens nutzen. Gleichzeitig bilden alternative Antriebsformen wie Hybrid- und Elektrofahrzeuge einen zentralen Bestandteil der diversifizierten Antriebsstrategie des Unternehmens.
Die fortschreitende Internationalisierung des Audi Konzerns führt zu einer Zunahme der Umsatzerlöse in fremder Währung. Infolge der zunehmenden Volatilitäten an den Devisenmärkten, die sich insbesondere durch die Folgen der Staatsschuldenkrise einiger Länder weiter erhöhen, ergeben sich schwer antizipierbare Risiken, welche die Ergebnisentwicklung des Audi Konzerns negativ beeinflussen können. Dabei sind die Entwicklungen der Wechselkurse des Euro zum US-Dollar, dem japanischen Yen, dem britischen Pfund und auch dem chinesischen Renminbi von besonderer Bedeutung für den Audi Konzern. Das Unternehmen nutzt, um den potenziellen Risiken entgegenzuwirken, geeignete Sicherungsinstrumente in wirtschaftlich sinnvollem Maße und in enger und fortlaufender Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern.
Schließlich können sich nicht antizipierbare wirtschaftspolitische Eingriffe, terroristische Anschläge, eskalierende politische Konflikte, Naturkatastrophen sowie auftretende Pandemien negativ auf die konjunkturelle Entwicklung sowie auf die internationalen Finanz- und Kapitalmärkte auswirken. Damit einhergehend könnte auch die Geschäftsentwicklung des Audi Konzerns negativ beeinflusst werden. Derartige Risiken begrenzt das Unternehmen durch die Erstellung von Notfallplänen oder gegebenenfalls durch den Abschluss adäquater Versicherungen.

Branchenrisiken

Infolge der immer volatileren und heterogeneren Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte, steigenden technologischen Anforderungen sowie der kontinuierlichen Erweiterung der Effizienzanforderungen erschweren sich die Rahmenbedingungen für die gesamte Automobilindustrie.

Diese Veränderung der Rahmenbedingungen führt zu einer Intensivierung des Wettbewerbs sowie dem vermehrten Einsatz von Verkaufsförderungsmaßnahmen. Ein verstärkter Einsatz von Verkaufshilfen kann grundsätzlich zu Preiserosionen und steigenden Vermarktungskosten insbesondere in den Hauptabsatzmärkten Europa, China und USA führen, die auch die Umsatz- und Ergebnisentwicklung des Audi Konzerns belasten würden. Darüber hinaus können Umsatz- und Ergebnisrisiken aus der Preisgestaltung der direkten Wettbewerber entstehen, da sich die Marke Audi einem dauerhaften Abwärtstrend nicht vollständig entziehen kann. Staatliche Subventionen für einzelne Hersteller oder Fahrzeugklassen können wettbewerbsverzerrend wirken und dadurch die Ergebnisentwicklung des Audi Konzerns entsprechend negativ beeinflussen.
Die steigenden Anforderungen zur Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Fahrzeugemissionen stellen die Automobilindustrie vor große Herausforderungen. Neben weltweit unterschiedlichen gesetzlichen Vorgaben wie beispielsweise CO_2-Grenzwerten gewinnt auch zunehmend das geschärfte Umweltbewusstsein der Kunden an Bedeutung. Dabei kann infolge der gestiegenen Sensibilität der Kunden für Umweltfreundlichkeit und Kraftstoffverbrauch auch eine dauerhafte Verschiebung der Nachfrage nach kleineren Automobilen in einzelnen Märkten nicht ausgeschlossen werden. Mit der kontinuierlichen Verbrauchs- und Emissionsreduzierung seines Produktangebots sowie der Einführung kompakter Fahrzeuge wie dem Audi A1 stellt sich der Audi Konzern diesen Herausforderungen jedoch erfolgreich. So konnte der Markenkern „Vorsprung durch Technik“ bereits in der Vergangenheit mit einer Vielzahl von Effizienztechnologien nachhaltig untermauert werden. Dabei stehen neben der Verbesserung konventioneller Antriebstechnologien auch die Erforschung alternativer Kraftstoffe und neuer Antriebskonzepte im Fokus des Unternehmens. Zusätzlich wird der Audi Konzern mit einer konsequenten Hybridisierungs- und Elektrifizierungsstrategie dem Wunsch seiner Kunden nach nachhaltiger Mobilität gerecht.

Risiken aus der betrieblichen Tätigkeit

Im Rahmen seiner betrieblichen Tätigkeit ist der Audi Konzern vielfältigen Risiken ausgesetzt, welche sich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens auswirken können.
Dies betrifft beispielsweise nicht vorhersehbare Ereignisse wie Explosionen oder Großbrände, die sowohl Vermögenswerte des Konzerns erheblich beschädigen als auch zu schwerwiegenden Produktionsstörungen führen können. Daneben besteht die Gefahr einer Störung des Fertigungsprozesses durch einen Ausfall der Energieversorgung oder durch technische Ausfälle, insbesondere bei EDV-Systemen. Die genannten Risiken implizieren zwar ein großes Schadenspotenzial, allerdings wird die Eintrittswahrscheinlichkeit als gering eingeschätzt. Um die potenziellen Risiken zu reduzieren, hat das Unternehmen vorbeugende Maßnahmen wie beispielsweise Brandschutzeinrichtungen, Notfallpläne oder Betriebsfeuerwehren implementiert und in angemessenem Umfang Versicherungsverträge abgeschlossen. Die hohe Flexibilität des Audi Produktionsnetzwerks ermöglicht zudem die Verlagerung von Fertigungskapazitäten, um die Risiken von Produktionsausfällen zu reduzieren.
Nachhaltige Störungen im Produktionsprozess können ferner durch Lieferverzögerungen oder -ausfälle infolge von Werkzeugbruch, Elementarschäden oder Streiks bei Lieferanten sowie im Transportgewerbe ausgelöst werden. Finanzielle Schwierigkeiten von Händlern und Lieferanten, die bis zu deren Insolvenz führen können, werden im Audi Konzern durch den Einsatz umfangreicher Auswahl-, Kontroll-, Steuerungs- und Unterstützungsverfahren reduziert.
In der Automobilindustrie besteht eine enge Kooperation zwischen Herstellern und Lieferanten, die sich auch auf den Bereich der Forschung und Entwicklung und andere strategisch bedeutende Teile der Wertschöpfungskette erstrecken kann. Diese partnerschaftliche Zusammenarbeit ist neben wirtschaftlichen Vorteilen auch von einer steigenden gegenseitigen Abhängigkeit geprägt. Der exklusive Einsatz von innovativen Technologien durch global operierende Zulieferbetriebe verstärkt diesen Trend weiter. Den damit verbundenen Risiken tritt der Audi Konzern durch eine entsprechende Gestaltung der Vertragsbedingungen oder den Eigentumsverbleib an Werkzeugen im Unternehmen entgegen. Weiterhin können sich Risiken aus einer der Situation zeitlich oder inhaltlich nicht angepassten Kommunikation ergeben. Zur Risikominimierung erfolgt eine kontinuierliche Beobachtung und Analyse der Entwicklungen innerhalb und außerhalb des Unternehmens, um eine situationsgerechte Kommunikation sicherzustellen.

Als innovativer Premiumautomobilhersteller erweitert der Audi Konzern sein Produkt- und Leistungsportfolio fortwährend. Dabei bringt das Unternehmen auch neue Technologien wie Fertigungsverfahren, Assistenz- oder Sicherheitssysteme und Antriebskonzepte zur Serienreife. Trotz intensiver Vorarbeit – in Form von umfangreichen Marktstudien sowie einer gewissenhaften Planung und Steuerung – kann der Markterfolg neuer Fahrzeugprojekte, Technologien oder Dienstleistungen nicht immer eindeutig prognostiziert werden.
Mit der Entwicklung neuer Fahrzeuge und Technologien gehen weitere Risiken einher. Neben zeitlichen Verzögerungen und kurzfristigen Änderungen am Produkt kann auch der Know-how-Verlust an konzernfremde Dienstleister zu negativen Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des Audi Konzerns führen. Das Unternehmen schützt sich gegen dieses Risiko durch die konsequente Einräumung und Durchsetzung von gewerblichen Schutzrechten und die bewusste und selektive Auswahl zuverlässiger Systempartner.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
175 Risikobericht
183 Nachtragsbericht
183 Prognosebericht
187 Disclaimer

Rechtliche Risiken

Alle Aktivitäten von Organen, Führungskräften sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Audi Konzerns haben sich nach den jeweils geltenden gesetzlichen und unternehmensinternen Bestimmungen zu richten. Neben konzernweiten Verhaltensrichtlinien helfen fortlaufende Schulungen der Belegschaft dabei, sich über gesetzliche sowie interne Regelungen und deren Änderungen zu informieren. Diese Vorgehensweise ermöglicht dem Unternehmen, die Einhaltung rechtmäßigen Handelns nachhaltig sicherzustellen.
Allerdings führt die zunehmende Komplexität rechtlicher und steuerrechtlicher Vorschriften zu entsprechenden Risiken. Durch die zunehmende Internationalisierung und Ausweitung der Geschäftstätigkeit des Audi Konzerns besteht die Gefahr von Rechtsunsicherheit infolge verschiedener Auffassungen. Zudem kann bewusstes, individuelles Fehlverhalten einzelner Personen nicht vollständig verhindert werden. Durch die präventiv agierende Compliance-Organisation des Audi Konzerns wird potenziellem Fehlverhalten insbesondere mithilfe von Schulungen aktiv entgegengewirkt.
Den hohen Qualitätsansprüchen seiner Kunden möchte der Audi Konzern als Hersteller von Premiumautomobilen vollumfänglich gerecht werden. Dennoch kann das Unternehmen Ansprüche aus der Produkthaftung nicht grundsätzlich ausschließen. Hieraus können, insbesondere auf dem US-amerikanischen Markt, finanzielle Einbußen und beträchtliche Imageschäden entstehen, welche die Ertragslage des Unternehmens nachhaltig belasten können. Die hohen Qualitätsstandards der Produkte sowie das leistungsfähige und konsequente Qualitätsmanagement innerhalb des Audi Konzerns wirken sich hierbei risikomindernd aus. Die Risikovorsorge wird durch Versicherungen in wirtschaftlich sinnvollem Maße sowie die Bildung von Rückstellungen ergänzt. Gleiches gilt für Klagen, die in den USA von gewerblichen Patentverwertern gegen das Unternehmen erhoben werden. Deren Verteidigung ist aufwendig und im Falle des Unterliegens mit finanziellen Einbußen für das Unternehmen verbunden.
Der Audi Konzern ist zurzeit weltweit in keine Gerichts- oder Schiedsverfahren involviert, die nachhaltig auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns Einfluss nehmen könnten.

Personalrisiken

Für einen Hersteller technologisch fortschrittlicher und qualitativ hochwertiger Premiumautomobile sind qualifizierte Fach- und Führungskräfte sowie eine hohe Einsatzbereitschaft für den Unternehmenserfolg von elementarer Bedeutung. Die Aufmerksamkeit der Personalarbeit richtet sich daher auf eine zielorientierte und bedarfsgerechte Personalentwicklung und Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Als attraktiver Arbeitgeber nimmt der Audi Konzern eine gute Ausgangsposition im intensiven Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiter ein. Zusätzlich soll mit einem breiten Ausbildungsangebot eine gezielte Nachwuchssicherung gewährleistet werden.
Dem durch Fluktuation möglichen Know-how-Verlust wirkt der Audi Konzern aktiv durch die Sicherstellung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit, ein umfangreiches und bedarfsgerechtes Anreizsystem sowie ein intensives Kompetenzmanagement entgegen. Dem altersbedingten Ausscheiden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern begegnet das Unternehmen mit einem systematischen Wissenstransfer auf die Nachfolger ausscheidender Experten und Führungskräfte.

Die Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt in Deutschland verändern sich durch eine alternde und zugleich schrumpfende Bevölkerung nachhaltig. Der Audi Konzern hat bereits frühzeitig auf den demografischen Wandel reagiert und entsprechende Maßnahmen ergriffen. Dabei konzentriert sich das Personalmanagement auf die altersgerechte Gestaltung der Arbeitsbedingungen, Modelle zur individuellen Lebensarbeitszeit und spezielle Teilzeitarbeitsmöglichkeiten. Im Vordergrund stehen zudem die präventive Gesundheitsarbeit und die Stärkung des Bewusstseins der Belegschaft für die Eigenverantwortung der individuellen Zukunftsvorsorge.

Informations- und IT-Risiken

Der nachhaltige Erfolg des Audi Konzerns ist insbesondere auf die Realisierung fortlaufender und nachhaltiger Produktivitätsfortschritte zurückzuführen. Hierzu werden leistungsfähige, kostengünstige und an die Anforderungen eines weltweit tätigen Automobilherstellers angepasste Prozesse und Informationstechnologien benötigt. Infolge der kontinuierlichen Ausweitung der weltweiten Präsenz des Unternehmens gewinnt die hohe Verfügbarkeit von Daten- und Informationsflüssen zwischen allen Konzern- und Produktionsstandorten zunehmend an Bedeutung, um zeitnahe und effiziente Abläufe im Unternehmen zu gewährleisten.
Die fortschreitende elektronische Vernetzung erhöht die Informations- und IT-Risiken, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns belasten können. Neben Ausfällen wichtiger IT-Systeme innerhalb der Wertschöpfungskette und unberechtigten Systemzugriffen ist hier insbesondere die Entstehung heterogener Systemlandschaften zu nennen. Um den Gefahren unbefugter Datenzugriffe entgegenzuwirken, werden kontinuierlich Maßnahmen ergriffen, die stabile und hochverfügbare IT-Infrastrukturen sicherstellen.
Risikomindernd wirken sich auch die konzernweiten Sicherheitsstandards aus, welche die Kontinuität betrieblicher Abläufe zum Ziel haben und in hohem Maße zur Unternehmenssicherheit beitragen.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Der Audi Konzern sieht sich im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit auch finanzwirtschaftlichen Risiken ausgesetzt. Im Wesentlichen umfassen diese Bonitäts- und Liquiditätsrisiken sowie Marktpreisrisiken wie Zinsänderungs- und Preisrisiken für Rohstoffe. Durch die fortwährende Internationalisierung der Geschäftsaktivitäten des Audi Konzerns können insbesondere Währungsrisiken beim US-Dollar, beim britischen Pfund, dem japanischen Yen sowie beim chinesischen Renminbi nicht ausgeschlossen werden. Um den daraus entstehenden Risiken wirksam zu begegnen, hat der Audi Konzern mittelfristig Vorkehrungen getroffen und umfangreiche Sicherungsgeschäfte für Devisen und Rohstoffeinkäufe abgeschlossen. Vor allem in der jüngeren Vergangenheit sahen sich die Finanzmärkte mit hohen Volatilitäten und teilweise schwerwiegenden Verwerfungen konfrontiert, die insbesondere auf die Staatsschuldenkrise in Europa zurückzuführen sind.
Detaillierte Informationen zur Sicherungspolitik und zum Risikomanagement im Bereich der finanzwirtschaftlichen Risiken können im Anhang dem Kapitel „Zusätzliche Erläuterungen“ unter Punkt 34 „Management von Finanzrisiken“ entnommen werden. Dort wird ebenfalls auf die Verwendung derivativer Finanzinstrumente im Rahmen von Sicherungsgeschäften ausführlich Bezug genommen.

Gesamteinschätzung der Risikosituation

Nach dem unerwartet schnellen Überwinden der Folgen der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich die konjunkturelle Entwicklung in einigen Ländern – insbesondere in Westeuropa – seit der zweiten Jahreshälfte des abgelaufenen Geschäftsjahres bereits wieder verlangsamt. Darüber hinaus erschweren die Auswirkungen zunehmend volatiler Finanzmärkte und die weltweit wachsenden Unsicherheiten insbesondere infolge der Staatsschuldenkrise einiger Länder die Prognostizierbarkeit der künftigen konjunkturellen Entwicklung.
Gleichzeitig stellt die zu erwartende volatile und heterogene Entwicklung der einzelnen Pkw-Märkte für alle Automobilhersteller ein nicht unerhebliches Risiko dar.
Unter Beachtung aller bekannten Gegebenheiten und Fakten sind jedoch derzeit keine Risiken ersichtlich, welche den Fortbestand des Unternehmens in absehbarer Zeit gefährden.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem 31. Dezember 2011 ergaben sich keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

PROGNOSEBERICHT

Voraussichtliche Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Situation

Für das Jahr 2012 erwartet der Audi Konzern eine Fortsetzung des globalen Aufschwungs mit einer verringerten Dynamik. Vor allem in Westeuropa zeichnet sich eine weitere Konjunkturabkühlung ab. Dagegen dürften die Schwellenländer in Asien und Lateinamerika eine relativ hohe Wachstumsdynamik aufweisen. Im Zuge des geringeren Weltwirtschaftswachstums werden sich die inflationären Tendenzen in zahlreichen Ländern trotz des weiterhin hohen Rohstoffpreisniveaus voraussichtlich verringern. Auch für 2013 geht der Audi Konzern von einer Fortsetzung des globalen Wachstums aus.

Die Wirtschaftsentwicklung Westeuropas bleibt 2012 von den Staatsschuldenkrisen im Euroraum überschattet. So werden nach Einschätzung des Audi Konzerns die meisten Länder der Region nur ein geringes Wirtschaftswachstum aufweisen – für einige westeuropäische Volkswirtschaften sind rezessive Entwicklungen im laufenden Jahr zu erwarten. Unter der Voraussetzung, dass bei der Lösung der Schuldenkrise deutliche Fortschritte erzielt werden können, erwartet der Audi Konzern für 2013 eine leichte Erholung.

Deutschland wird sich der negativen konjunkturellen Entwicklung in anderen Ländern Westeuropas voraussichtlich nicht entziehen können, da insbesondere die Exporte ins westeuropäische Ausland sinken werden. Nach der kräftigen Zunahme des Bruttoinlandsprodukts in den beiden Vorjahren rechnet das Unternehmen daher für 2012 mit einem niedrigen Wachstum. 2013 dürfte die deutsche Wirtschaft wieder mit einer höheren Rate expandieren.

Auch in den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas wird sich die Wirtschaftsentwicklung 2012 voraussichtlich deutlich verlangsamen. Die russische Wirtschaft dürfte jedoch aufgrund einer weltweit stabilen Rohstoffnachfrage ein robustes Wachstum aufweisen. Für das Jahr 2013 rechnet das Unternehmen in Zentral- und Osteuropa mit einer stärkeren Wachstumsdynamik.

2012 erwartet der Audi Konzern für die USA eine Fortsetzung des moderaten Wachstumskurses. Dabei dürften jedoch nur geringe positive Impulse vom privaten Konsum ausgehen, der weiterhin durch die ungünstige Arbeitsmarktlage sowie die hohe Verschuldung der Privathaushalte belastet sein wird. Erst im Jahr 2013 dürfte sich die Konjunktur wieder stärker beleben.

In Lateinamerika wird die wirtschaftliche Expansion 2012 infolge der globalen Wachstumsverlangsamung voraussichtlich etwas an Tempo verlieren, bevor sich 2013 wieder überdurchschnittliche Zuwächse der Wirtschaftsleistung ergeben werden.

In den Schwellenländern Asiens wird sich die Wirtschaft nach Einschätzung des Audi Konzerns in den Jahren 2012 wie auch 2013 weiterhin dynamisch entwickeln, auch wenn das Wachstumstempo in China aufgrund einer strafferen Geldpolitik und einer schwächeren Exportnachfrage voraussichtlich etwas nachlassen wird. Dagegen rechnet das Unternehmen für Indien mit einer leichten Wachstumsbeschleunigung. Die japanische Konjunktur dürfte sich 2012 von den Folgen der Naturkatastrophe im März 2011 weiter erholen. Die Aufwärtstendenz wird sich 2013 voraussichtlich festigen.

Automobilindustrie

Der Audi Konzern erwartet für 2012 eine Zunahme der globalen Automobilnachfrage, wenngleich sich das Wachstumstempo gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich verringern wird. Mit Ausnahme von Westeuropa dürften dabei weltweit alle Absatzregionen steigende Verkaufszahlen verzeichnen. Für das Jahr 2013 rechnet das Unternehmen mit einem erneuten Anziehen der globalen Marktdynamik.

Lagebericht

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
175 Risikobericht
183 Nachtragsbericht
183 Prognosebericht
187 Disclaimer

In Westeuropa geht das Unternehmen auch 2012 von einem Rückgang der Pkw-Neuzulassungen aus. Dabei werden nach Einschätzung des Audi Konzerns nahezu alle westeuropäischen Automobilmärkte eine stagnierende oder rückläufige Entwicklung verzeichnen. Als belastender Faktor dürfte sich insbesondere die zunehmende Verunsicherung der Konsumenten als Folge der Schuldenkrise im Euroraum erweisen. Die daraus resultierende Kaufzurückhaltung dürfte 2012 auch den deutschen Pkw-Markt erfassen und zu einem leichten Rückgang der Pkw-Neuzulassungen führen. Unter der Annahme, dass sich das wirtschaftliche Umfeld in Westeuropa stabilisieren wird, geht der Audi Konzern für 2013 von einer steigenden Automobilnachfrage in Westeuropa aus.
In den Ländern Zentral- und Osteuropas dürfte sich 2012 die hohe Wachstumsdynamik des Vorjahres abschwächen. Vor allem für den russischen Pkw-Markt erwartet der Audi Konzern nur ein geringes Absatzplus gegenüber dem Vorjahr. Einen wichtigen Einflussfaktor bildet dabei der Entfall staatlicher Fördermaßnahmen, die 2011 noch stark zum Marktwachstum beigetragen hatten. Im Jahr 2013 dürfte die Dynamik in den Märkten der Region dann wieder zunehmen.
Im Zuge des moderaten Wirtschaftswachstums in den USA wird sich der Aufwärtstrend der Automobilnachfrage in den Jahren 2012 und 2013 voraussichtlich fortsetzen. Jedoch dürfte die Marktentwicklung weiter durch eine restriktive Kreditvergabe für Fahrzeugfinanzierungen sowie durch hohe Kraftstoffpreise beeinträchtigt bleiben.
In der Region Asien-Pazifik wird die Automobilnachfrage nach Einschätzung des Audi Konzerns 2012 weiter zunehmen und 2013 mit einer etwas verringerten Dynamik wachsen. So wird sich auf dem chinesischen Automobilmarkt der bisherige Aufwärtstrend 2012 und 2013 voraussichtlich fortsetzen. Dabei könnten jedoch hohe Kraftstoffpreise, eine Verschärfung von Emissionsstandards oder Zulassungsbeschränkungen in Ballungsräumen die Marktentwicklung dämpfen. Für den indischen Pkw-Markt rechnet das Unternehmen dagegen für 2012 mit einem Anziehen des Wachstumstempos gegenüber dem Vorjahr. Im Jahr 2013 dürfte sich der Aufwärtstrend dann nochmals verstärken. In Japan werden sich nach Einschätzung des Audi Konzerns die Pkw-Neuzulassungen im laufenden Jahr vom Einbruch des Vorjahres erholen, da sich als Folge der Naturkatastrophe ein großer Ersatzbedarf aufgestaut hat, der 2011 nicht gedeckt werden konnte. Das Nachfragewachstum dürfte auch 2013 anhalten.

Voraussichtliche Entwicklung des Audi Konzerns

Die Weltwirtschaft ist im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt weiter gewachsen. Die abgeschwächte Dynamik seit der zweiten Jahreshälfte, die allgemeine Unsicherheit über die weitere Wirtschaftsentwicklung – insbesondere vor dem Hintergrund der Schuldenkrise in vielen Ländern – sowie die stark heterogene Entwicklung der einzelnen Automobilmärkte stellen für den Audi Konzern Herausforderungen dar. Hinzu kommen der Umbruch hin zu neuen Antriebstechnologien und Mobilitätskonzepten sowie die stetig steigende Wettbewerbsintensität.
Der Audi Konzern sieht sich jedoch gut aufgestellt, um den zukünftigen Herausforderungen entgegenzutreten und den Wachstumskurs in den kommenden Jahren fortsetzen zu können.

Erwartete Entwicklung der Auslieferungen

Für die Jahre 2012 und 2013 geht der Audi Konzern davon aus, die Auslieferungen der Marke Audi weiter steigern zu können. Dabei beabsichtigt das Unternehmen, die Marktanteile in zahlreichen Absatzmärkten zu erhöhen und so die starke Wettbewerbsposition im weltweiten Premiumsegment insgesamt weiter zu verbessern. Die Marke Audi hat sich dabei das Ziel gesetzt, die Auslieferungen bis zum Jahr 2015 auf 1,5 Mio. Fahrzeuge zu steigern. Wenn sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht wesentlich verschlechtern, kann dieses Ziel auch schon früher erreicht werden.

Auf dem Heimatmarkt Deutschland rechnet die Marke Audi damit, dass die Anzahl der ausgelieferten Fahrzeuge in den Jahren 2012 und 2013 über dem Wert des abgelaufenen Geschäftsjahres liegt. Trotz des voraussichtlichen Rückgangs der Gesamtmarktnachfrage beabsichtigt das Unternehmen, die Auslieferungen auf den westeuropäischen Auslandsmärkten moderat zu steigern. In Zentral- und Osteuropa plant die Marke Audi mit einem deutlichen Wachstum, das insbesondere von der Auslieferungsentwicklung auf dem russischen Markt getrieben wird. Die Auslieferungen in den USA werden 2012 und 2013 voraussichtlich weiter erhöht. Auch im chinesischen Markt soll der dynamische Wachstumskurs weiter fortgesetzt werden. Dazu wird insbesondere der Ausbau des Händlernetzes von rund 230 auf mehr als 400 Betriebe bis zum Jahr 2013 beitragen. Durch die Errichtung eines zweiten Produktionswerks wird die Präsenz in China weiter erhöht.
Das Produktportfolio der Marke Audi soll auch in Zukunft kontinuierlich erweitert werden, um die Anziehungskraft der Marke und die Begeisterung der Kunden weiter zu steigern. Schon heute bietet das Unternehmen mit Fahrzeugen vom Audi A1 über die SUV-Familie – Audi Q3, Q5 und Q7 – bis hin zum R8 Spyder ein vielfältiges und attraktives Produktangebot.
Für das Jahr 2012 hat die AUDI AG eine Vielzahl von Produktneuheiten geplant, die für zusätzliche Absatzimpulse sorgen werden. So wird die Nachfolgegeneration der beliebten A3 Baureihe in die Märkte eingeführt. Darüber hinaus erweitert die Marke Audi die A1 Baureihe mit den Modellen A1 Sportback und A1 quattro. Auch die überarbeiteten Modelle der Baureihen A5 und A4 stehen den Kunden seit Ende 2011 bzw. Anfang 2012 zur Verfügung. Neben dem A6 allroad quattro werden im Laufe des Jahres die S-Modelle S6, S6 Avant, S7 Sportback und S8 die Attraktivität der oberen Segmente weiter erhöhen.
Durch das Angebot moderner Hybrid- und Elektroantriebe möchte die Marke Audi dem Wunsch der Kunden nach innovativen Antriebs- und Mobilitätskonzepten, die über die Entwicklung effizienter Verbrennungsmotoren hinausgehen, gerecht werden. Nach der Einführung des Q5 hybrid quattro im Jahr 2011 werden im Geschäftsjahr 2012 mit dem A6 hybrid und dem A8 hybrid die Hybridversionen von zwei weiteren Baureihen erhältlich sein. Gegen Jahresende wird zudem der elektrisch angetriebene R8 e-tron in einer Kleinserie auf die Straße kommen.
Für das Jahr 2012 rechnet das Unternehmen darüber hinaus mit Nachfrageimpulsen durch die volle Verfügbarkeit der neuen A6 Generation und des neuen Premium-SUV Q3, die beide seit dem vergangenen Geschäftsjahr sukzessive in die Märkte eingeführt werden.

Erwartete Ertragslage

Infolge der geplanten Auslieferungssteigerung in den Jahren 2012 und 2013 werden sich die Umsatzerlöse des Audi Konzerns ebenfalls erhöhen. Trotz höherer Aufwendungen für neue Modelle, Technologien und den Ausbau der Fertigungsstrukturen erwartet der Audi Konzern für 2012 und 2013 ein Operatives Ergebnis auf dem hohen Niveau des Jahres 2011, sofern sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht wesentlich verändern. Dabei wirken sich insbesondere die attraktive und junge Produktpalette sowie die Effekte weiterer Prozess- und Kostenoptimierungen und eines konsequenten Investitionsmanagements positiv auf die Ergebnisentwicklung aus.

Erwartete Finanzlage

Der Audi Konzern beabsichtigt, das Wachstum auch in den Jahren 2012 und 2013 vollständig aus dem erwirtschafteten Cashflow zu finanzieren. Obwohl die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit infolge der langfristig angelegten Produktoffensive und der Entwicklung innovativer Technologiekonzepte weiter steigen, soll dabei weiterhin ein positiver Netto-Cashflow erwirtschaftet werden.

Lagebericht
134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
175 Risikobericht
183 Nachtragsbericht
183 Prognosebericht
187 Disclaimer

Investitionen

Der Audi Konzern plant für den Zeitraum 2012 bis 2016 Sachinvestitionen in Höhe von insgesamt 13 Mrd. EUR und setzt mit diesem bislang größten Investitionsprogramm der Unternehmensgeschichte die Grundlage für sein zukünftiges Wachstum.
Schwerpunkte in der Investitionsplanung sind dabei unter anderem die kontinuierliche Erweiterung und Erneuerung des Produktangebots sowie der dafür notwendige Ausbau der Fertigungsstrukturen. Darüber hinaus soll vor dem Hintergrund des geplanten Wachstums auch in die Entwicklungskapazitäten, das Händler- und Servicenetz sowie in die stetige Verbesserung der Produktivität und der Qualität investiert werden. Auch technologische Neuerungen wie etwa die kontinuierliche Steigerung der Fahrzeugeffizienz sowie die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte stehen weiterhin im Fokus. Alle Investitionsmaßnahmen zielen darauf ab, die Wettbewerbsposition des Unternehmens nachhaltig zu stärken.

Erwartete Entwicklung der Belegschaft

Im Rahmen des geplanten Unternehmenswachstums wird sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Audi Konzerns in den Jahren 2012 und 2013 weiter erhöhen.

Chancen der künftigen Entwicklung

Der Audi Konzern verfolgt eine Vielzahl von Maßnahmen, um Chancen der künftigen Entwicklung zu nutzen und somit das nachhaltige und profitable Wachstum des Unternehmens sicherzustellen. Eine wesentliche Bedeutung kommt dabei der Modelloffensive zu, die auch in den Jahren 2012 und 2013 kontinuierlich fortgesetzt werden soll. Neben der Vergrößerung der A1 Familie um den A1 Sportback wird 2012 insbesondere die anstehende Erneuerung der volumenstarken Audi A3 Baureihe zusätzliches Absatzpotenzial bieten. Zudem wird die sukzessive Verfügbarkeit der 2011 eingeführten Nachfolgegeneration der Modelle A6 und A6 Avant sowie des neuen Q3 für weitere Nachfrageimpulse sorgen.
Die Marke Audi beabsichtigt, ihren „Vorsprung durch Technik“ nicht nur mit neuen Modellen, sondern auch mit der Einführung innovativer Technologien zu belegen. Chancen hierzu bieten sich insbesondere durch die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und den anhaltenden Fokus auf konsequente Effizienzsteigerungen – welche bei der Marke Audi mithilfe des Modularen Effizienzbaukastens umgesetzt werden.
Der Audi Konzern verfügt dabei sowohl über die notwendige Infrastruktur als auch über qualifizierte Spezialisten, um die geplanten Innovationen bei Produkten und Technologien zu erarbeiten. Das Ansehen als attraktiver Arbeitgeber wird den Audi Konzern auch bei der künftigen Suche nach gut ausgebildetem Fachpersonal im Rahmen des weiteren Unternehmenswachstums unterstützen.
Zahlreiche Auszeichnungen belegen, dass die Marke Audi weltweit stetig an Bekanntheit und Beliebtheit gewinnt. Die Vier Ringe stehen dabei für Sportlichkeit, Hochwertigkeit und Progressivität. Neben dem attraktiven Produktangebot bietet das Markenimage dem Audi Konzern die Chance, das qualitative Wachstum in der Zukunft erfolgreich fortzuführen.
Der Audi Konzern rechnet damit, die Auslieferungen der Marke Audi auch zukünftig weltweit zu erhöhen. Wachstumschancen sieht die Marke Audi für die Jahre 2012 und 2013 insbesondere in den asiatischen Absatzmärkten China und Indien sowie in den USA und Russland. Das Unternehmen plant, das internationale Händler- und Servicenetz in diesen Märkten noch weiter auszubauen, um das zukünftige Potenzial aktiv zu nutzen.
Neben Faktoren, die im Handlungsspielraum des Unternehmens liegen, können sich auch aus externen Rahmenbedingungen Chancen ergeben – so bringen sowohl gesellschaftliche als auch politische Entwicklungen Potenziale für das weitere Unternehmenswachstum mit sich.

Gesamteinschätzung der erwarteten künftigen Entwicklung

Das vergangene Geschäftsjahr ist für den Audi Konzern sehr erfolgreich verlaufen. Neue Rekorde bei Produktion, Auslieferungen sowie bei den Finanzkenngrößen belegen dabei einmal mehr die hohe Wettbewerbsfähigkeit und Ertragskraft des Unternehmens.
Der Vorstand sieht den Audi Konzern auch vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen gut aufgestellt, um das qualitative Wachstum in der Zukunft fortführen zu können.
So hat das Unternehmen durch das stetig wachsende Modellangebot und die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte die Voraussetzungen für das geplante Wachstum geschaffen. Auch in der Vergangenheit eingeleitete Maßnahmen zur langfristigen Verbesserung der Kostensituation und zu Prozessoptimierungen werden weiterhin vorangetrieben.
Daher rechnet das Unternehmen damit, seinen Wachstumskurs in den Jahren 2012 und 2013 fortzusetzen.

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

134 Audi Konzern
143 Geschäft und Rahmenbedingungen
159 Finanzielle Leistungsindikatoren
162 Soziale und ökologische Aspekte
175 Risiken, Chancen und Ausblick
175 Risikobericht
183 Nachtragsbericht
183 Prognosebericht
187 Disclaimer

Audi Konzernabschluss zum 31. Dezember 2011

Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	1	**44.096**	35.441
Herstellungskosten	2	**–36.000**	–29.706
Bruttoergebnis vom Umsatz		**8.096**	5.735
Vertriebskosten	3	**–3.599**	–3.038
Allgemeine Verwaltungskosten	4	**–429**	–374
Sonstige betriebliche Erträge	5	**1.967**	1.684
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	**–687**	–667
Operatives Ergebnis		**5.348**	3.340
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	7	**270**	220
Finanzierungsaufwendungen	8	**–264**	–294
Übriges Finanzergebnis	9	**687**	368
Finanzergebnis		**692**	293
Ergebnis vor Steuern		**6.041**	3.634
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	**–1.601**	–1.004
Ergebnis nach Steuern		**4.440**	2.630
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter		**51**	45
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG		**4.389**	2.586
Gewinnverwendung Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG			
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	11	**–3.138**	–2.010
Einstellung in die Gewinnrücklagen		**1.251**	576

in EUR	Anhang	2011	2010
Ergebnis je Aktie	12	**102,06**	60,13
Verwässertes Ergebnis je Aktie	12	**102,06**	60,13

Gesamtergebnisrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Audi Aktionäre		Andere Gesellschafter		Gesamt	
	2011	2010	**2011**	2010	**2011**	2010
Ergebnis nach Steuern	**4.389**	2.586	**51**	45	**4.440**	2.630
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (Pensionen) vor Steuern	**–143**	–186	**–**	–	**–143**	–186
Latente Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	**42**	55	**–**	–	**42**	55
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (Pensionen) nach Steuern	**–101**	–131	**–**	–	**–101**	–131
Unterschiede aus der Währungsumrechnung vor Steuern						
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Veränderungen	**11**	25	**9**	6	**20**	31
Unterschiede aus der Währungsumrechnung nach Steuern	**11**	25	**9**	6	**20**	31
Cashflow-Hedges vor Steuern						
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Veränderungen	**–890**	–402	**–**	–	**–890**	–402
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	**–55**	–46	**–**	–	**–55**	–46
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges	**279**	132	**–**	–	**279**	132
Cashflow-Hedges nach Steuern	**–666**	–316	**–**	–	**–666**	–316
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere vor Steuern						
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Veränderungen	**11**	15	**–**	–	**11**	15
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	**3**	–25	**–**	–	**3**	–25
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	**–4**	3	**–**	–	**–4**	3
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere nach Steuern	**10**	–7	**–**	–	**10**	–7
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	**23**	19	**–**	–	**23**	19
Summe Sonstiges Ergebnis vor Steuern	**–1.040**	–600	**9**	6	**–1.030**	–594
Summe latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	**317**	190	**–**	–	**317**	190
Summe Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**–723**	–410	**9**	6	**–714**	–404
Gesamtergebnis	**3.666**	2.176	**60**	50	**3.726**	2.227

Die Marktwertänderungen der effektiven Teile von Cashflow-Beziehungen – im Wesentlichen bedingt durch eine Veränderung des Außenwertes des Euro zum 31. Dezember 2011 – belasteten mit 890 Mio. EUR das Gesamtergebnis des Geschäftsjahres 2011.
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) gegenüber. Diese Gewinnpotenziale werden jedoch zum 31. Dezember 2011 noch nicht berücksichtigt, sondern gehen erst in künftigen Perioden – zum Zeitpunkt der Erfüllung der Grundgeschäfte – in die Gesamtergebnisrechnung ein.

Konzernabschluss

188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

Bilanz des Audi Konzerns

AKTIVA in Mio. EUR	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Langfristige Vermögenswerte		**12.209**	10.584
Anlagevermögen		**9.958**	8.677
Immaterielle Vermögenswerte	14	**2.531**	2.357
Sachanlagen	15	**6.716**	5.803
Vermietete Vermögenswerte	16	**8**	12
At-Equity-bewertete Anteile		**460**	326
Übrige Finanzanlagen	17	**244**	180
Aktive latente Steuern	18	**1.839**	1.347
Sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	19	**412**	560
Kurzfristige Vermögenswerte		**24.811**	20.188
Vorräte	20	**4.377**	3.354
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	**3.009**	2.099
Effektive Ertragsteueransprüche	22	**11**	13
Sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte	19	**7.307**	2.658
Wertpapiere	23	**1.594**	1.339
Zahlungsmittel	23	**8.513**	10.724
Bilanzsumme		**37.019**	30.772

PASSIVA in Mio. EUR	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Eigenkapital		**12.903**	11.310
Anteile der Aktionäre der AUDI AG	24	**12.705**	11.172
Gezeichnetes Kapital	24	**110**	110
Kapitalrücklage	24	**3.515**	2.510
Gewinnrücklagen	24	**9.080**	8.552
Anteile anderer Gesellschafter	24	**198**	138
Fremdkapital		**24.117**	19.462
Langfristige Schulden		**8.610**	7.484
Finanzschulden	25	**21**	15
Passive latente Steuern	26	**16**	22
Sonstige Verbindlichkeiten	27	**1.080**	712
Rückstellungen für Pensionen	28	**2.505**	2.331
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	29	**754**	636
Sonstige Rückstellungen	30	**4.234**	3.768
Kurzfristige Schulden		**15.507**	11.979
Finanzschulden	25	**1.172**	810
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	**4.193**	3.510
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	29	**929**	857
Sonstige Verbindlichkeiten	27	**6.355**	4.447
Sonstige Rückstellungen	30	**2.858**	2.354
Bilanzsumme		**37.019**	30.772

Kapitalflussrechnung des Audi Konzerns

vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio. EUR	2011	2010
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	**6.041**	3.634
Ertragsteuerzahlungen	**–1.584**	–941
Abschreibungen und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	**397**	567
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	**1.395**	1.542
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Finanzanlagen	**0**	1
Abschreibungen auf vermietete Vermögenswerte	**1**	1
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	**1**	3
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	**–111**	–95
Veränderung der Vorräte	**–933**	–599
Veränderung der Forderungen	**–1.004**	213
Veränderung der Verbindlichkeiten	**1.313**	969
Veränderung der Rückstellungen	**957**	600
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	**–177**	–97
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**6.295**	5.797
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	**–596**	–630
Investitionen in Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	**–2.266**	–1.449
Erwerb von Tochtergesellschaften	**–37**	–145
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	**–27**	–63
Sonstige zahlungswirksame Veränderungen	**21**	26
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	**–239**	–498
Veränderung der Termingeldanlagen und der ausgereichten Darlehen	**–3.767**	–548
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	**–6.911**	–3.306
Kapitaleinzahlungen	**1.005**	586
Gewinnabführung	**–2.010**	–1.172
Kapitaltransaktionen mit anderen Gesellschaftern	**–**	–125
Veränderung der Finanzschulden	**253**	61
Leasingzahlungen	**1**	0
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	**–753**	–650
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	**82**	68
Veränderung der Zahlungsmittel	**–1.287**	1.908
Zahlungsmittel Anfangsbestand	**5.961**	4.053
Zahlungsmittel Endbestand	**4.675**	5.961

in Mio. EUR	2011	2010
Zahlungsmittel	**4.675**	5.961
Termingeldanlagen, Wertpapiere und ausgereichte Darlehen	**12.235**	8.247
Brutto-Liquidität	**16.909**	14.208
Kreditstand	**–1.193**	–825
Netto-Liquidität	**15.716**	13.383

Die Kapitalflussrechnung wird unter Punkt 35 im Anhang erläutert.

Konzernabschluss

188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Konzernanhang

194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

Eigenkapitalveränderungsrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
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
Stand 1.1.2011	110	2.510
Ergebnis nach Steuern	–	–
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–
Gesamtergebnis	–	–
Kapitalerhöhung	–	1.005
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	–	–
Stand 31.12.2011	**110**	**3.515**

					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
7.993	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
8.776	28	97	–11	–346	8	11.172	138	11.310
4.389	–	–	–	–	–	4.389	51	4.440
–	11	–666	10	–101	23	–723	9	–714
4.389	11	–666	10	–101	23	3.666	60	3.726
–	–	–	–	–	–	1.005	–	1.005
–3.138	–	–	–	–	–	–3.138	–	–3.138
10.027	**39**	**–569**	**–1**	**–447**	**31**	**12.705**	**198**	**12.903**

Anhang

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2011

in Mio. EUR	Bruttobuchwerte							
	Anschaffungs-/Herstellungskosten 1.1.2011	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge	Veränderungen aus der At-Equity-Bewertung	Umbuchungen	Abgänge	Anschaffungs-/Herstellungskosten 31.12.2011
Immaterielle Vermögenswerte	5.532	4	1	694	–	12	962	5.281
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	676	4	1	98	–	14	7	785
Goodwill	72	–	–	–	–	–	–	72
Aktivierte Entwicklungskosten, in Entwicklung befindliche Produkte	900	–	–	343	–	–554	–	689
Aktivierte Entwicklungskosten, derzeit genutzte Produkte	3.883	–	–	252	–	554	955	3.735
Anzahlungen immaterielle Vermögenswerte	1	–	–	1	–	–1	–	1
Sachanlagen	21.085	11	10	2.186	–	–12	455	22.824
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken sowie geleaste Grundstücke und Gebäude	4.396	8	8	193	–	53	55	4.602
Technische Anlagen und Maschinen	4.848	1	0	169	–	149	202	4.965
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleaste Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	11.345	2	1	842	–	116	196	12.111
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	496	–	0	982	–	–330	2	1.146
Vermietete Vermögenswerte	19	–	0	–	–	–	3	16
At-Equity-bewertete Anteile	326	–	31	–	103	–	–	460
Übrige Finanzanlagen	183	–25	–	89	–	–	0	247
Anteile an verbundenen Unternehmen	106	–25	–	62	–	–	0	143
Anteile an assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	76	0	–	27	–	–	–	103
Anlagevermögen gesamt	**27.145**	**–10**	**42**	**2.970**	**103**	**–**	**1.421**	**28.829**

								Wertberichtigungen		Buchwerte
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2011	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge planmäßig	Zugänge außerplanmäßig	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen 31.12.2011	**31.12.2011**	31.12.2010
3.176	3	1	458	75	–	962	–	2.751	**2.531**	2.357
444	3	1	101	35	–	7	–	576	**209**	232
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**72**	72
64	–	–	–	40	–44	–	–	60	**629**	836
2.668	–	–	357	–	44	955	–	2.114	**1.620**	1.215
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**1**	1
15.281	1	3	1.241	17	–	436	–	16.108	**6.716**	5.803
2.206	0	2	146	–	–	51	–	2.303	**2.299**	2.190
3.689	0	0	316	–	–	196	–	3.809	**1.157**	1.159
9.386	1	1	780	17	–	189	–	9.997	**2.114**	1.958
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**1.146**	496
8	–	0	1	–	–	1	–	9	**8**	12
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**460**	326
3	–	–	–	–	–	0	–	3	**244**	180
0	–	–	–	–	–	0	–	–	**143**	106
3	–	–	–	–	–	–	–	3	**100**	73
18.468	**4**	**4**	**1.700**	**93**	**–**	**1.399**	**–**	**18.871**	**9.958**	**8.677**

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**

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 6. Februar 2012 aufgestellt. Mit diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer bzw. geänderter Standards

Der Audi Konzern hat alle ab dem Geschäftsjahr 2011 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.
Der überarbeitete IAS 24 führt wahlweise zu einer Vereinfachung der Berichterstattung gegenüber öffentlichen Institutionen und deren Tochtergesellschaften. Dieses Wahlrecht wird nicht in Anspruch genommen. Darüber hinaus werden im geänderten IAS 24 Klarstellungen hinsichtlich der Definition von nahe stehenden Unternehmen und Personen sowie der berichtspflichtigen Transaktionen vorgenommen. Die berichtspflichtigen Transaktionen von nahe stehenden Unternehmen und Personen wurden in diesem Zusammenhang um weitere vertragliche Verpflichtungen ergänzt. Die Vorjahreswerte wurden angepasst.
Dem im Rahmen der Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2010 geänderten IFRS 7 entsprechend sind die Angabepflichten zur Art und zum Ausmaß von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben, angepasst worden. Unter anderem müssen Angaben hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen der gehaltenen Sicherheiten und Kreditverbesserungen vorgenommen werden. Darüber hinaus ist die Pflicht zur Angabe der Buchwerte von Finanzinstrumenten, bei denen zur Vermeidung einer Überfälligkeit Vertragsänderungen vorgenommen wurden, entfallen.

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: Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichsangaben nach IFRS 7
- IAS 32: Einstufung von Bezugsrechten
- Verbesserungen der International Financial Reporting Standards 2010 – Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an Standards (IFRS 1, IFRS 3, IFRS 7, IAS 1, IAS 27, IAS 34, IFRIC 13) und sich daraus ergebende Folgeänderungen
- IFRIC 14: Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen
- IFRIC 19: Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente

Konzernabschluss

188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang

194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
198 Grundlagen der Rechnungslegung
201 Konsolidierungskreis
202 Konsolidierungsgrundsätze
203 Währungsumrechnung
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

Nicht angewendete neue bzw. geänderte Standards

Im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2011 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	Hyperinflation und fester Umstellungszeitpunkt	20.12.2010	1.1.2012	Nein	Keine
IFRS 7	Anhangangaben zum Transfer von Finanzinstrumenten	7.10.2010	1.1.2012	Ja	Erweiterte Anhangangaben zum Transfer von Finanzinstrumenten
IFRS 7/ IFRS 9	Anhangangaben zur Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	1.1.2013	Nein	Erweiterte Anhangangaben zur Saldierung von Finanzinstrumenten
IFRS 9	Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung	12.11.2009/ 28.10.2010	1.1.2015 [3]	Nein	Veränderte Erfassung von Fair-Value-Änderungen bisher als zur Veräußerung verfügbar eingestufter Finanzinstrumente
IFRS 10	Beherrschung von Unternehmen	12.5.2011	1.1.2013	Nein	Keine
IFRS 11	Gemeinschaftliche Vereinbarungen	12.5.2011	1.1.2013	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IFRS 12	Angaben zu Beteiligungen an anderen Unternehmen	12.5.2011	1.1.2013	Nein	Erweiterte Anhangangaben zum Konzernkreis
IFRS 13	Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert	12.5.2011	1.1.2013	Nein	Anpassungen und erweiterte Anhangangaben bei der Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert
IAS 1	Darstellung des Abschlusses	16.6.2011	1.1.2013	Nein	Veränderte Darstellung des sonstigen Ergebnisses
IAS 12	Latente Steuern: Realisation zugrunde liegender Vermögenswerte	20.12.2010	1.1.2012	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IAS 19	Leistung an Arbeitnehmer	16.6.2011	1.1.2013	Nein	Veränderte Abbildung und erweiterte Anhangangaben bei den Leistungen an Arbeitnehmer
IAS 27	Einzelabschlüsse	12.5.2011	1.1.2013	Nein	Keine
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschafts-unternehmen	12.5.2011	1.1.2013	Nein	Keine
IAS 32	Finanzinstrumente: Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	1.1.2014	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
IFRIC 20	Kosten der Abraumbeseitigung während des Abbaubetriebes im Tagebau	19.10.2011	1.1.2013	Nein	Keine

1) Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der AUDI AG

2) Bis zum 31.12.2011

3) Verschiebung der Erstanwendung durch das Mandatory-Effective-Date-Projekt von 2013 auf 2015

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 2010 um nachfolgende gegründete bzw. im Vorjahr nicht konsolidierte Gesellschaften:
- AUDI AUSTRALIA RETAIL OPERATIONS PTY LTD., Zetland (Australien), gegründet 2007
- AUDI BRUSSELS PROPERTY S.A./N.V., Brüssel (Belgien), gegründet 2011
- AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt., Győr (Ungarn), gegründet 2011
- AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur (Singapur), gegründet 2008
- AUDI TAIWAN CO., LTD., Taipeh (Taiwan), gegründet 2008

Darüber hinaus wurde die vormals nicht konsolidierte SALLIG S.R.L., Turin (Italien), auf die Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien), verschmolzen. Zum 1. Juli 2011 sind die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), die Lamborghini ArtiMarca S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), und die STAR DESIGN S.R.L., Turin (Italien), auf die Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), verschmolzen. Diese wurde umbenannt in die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien).

Die erstmalige Einbeziehung dieser Tochterunternehmen hatte auf die Darstellung der Unternehmenslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss.

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

Anzahl	**2011**	2010
AUDI AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	**10**	10
Ausland	**22**	20
At-Equity-bewertete Unternehmen		
Ausland	**1**	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	**16**	12
Ausland	**10**	15
Gesamt	**59**	58

Im Anschluss an den Anhang sind die wesentlichen Gesellschaften des Audi Konzerns aufgeführt. Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes ist beim Handelsregister Ingolstadt unter HR B 1 hinterlegt und auf der Audi Internetseite www.audi.de/anteilsbesitz eingestellt. Darüber hinaus kann diese Aufstellung direkt bei der AUDI AG, Finanzkommunikation/Finanzanalytik, I/FF-3, 85045 Ingolstadt, angefordert werden.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
198 Grundlagen der Rechnungslegung
201 Konsolidierungskreis
202 Konsolidierungsgrundsätze
203 Währungsumrechnung
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

Folgende Gesellschaften haben durch die Einbeziehung in den Audi Konzernabschluss die Bedingung des § 264 Abs. 3 HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift in Anspruch:
- 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
- quattro GmbH, Neckarsulm

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Zum Bilanzstichtag ist der 10-prozentige Anteil an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), at-Equity-bewertet. Audi ist in der Geschäftsführung und im Aufsichtsorgan vertreten und übt hierdurch maßgeblichen Einfluss auf die Beteiligung aus und ist somit zur Einbeziehung nach der At-Equity-Methode verpflichtet.
Aufgrund der Anteilsquote sind dem Audi Konzern folgende Werte zuzurechnen:

in Mio. EUR	**2011**	2010
Langfristige Vermögenswerte	**398**	252
Kurzfristige Vermögenswerte	**820**	733
Langfristige Schulden	**79**	67
Kurzfristige Schulden	**679**	592
Erlöse	**2.378**	1.748
Periodengewinn	**270**	220

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. Bedingte Gegenleistungen werden im Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen bedingter Gegenleistungen führen grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt. Mit der Akquisition verbundene Kosten (Anschaffungsnebenkosten), die nicht der Beschaffung von Eigenkapital dienen, werden nicht dem Kaufpreis hinzugerechnet, sondern sofort als Aufwand erfasst.

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 at-Equity-bewerteten Unternehmen 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 SERVICES Zrt., Győr (Ungarn), 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		31.12.2011	31.12.2010	2011	2010
			Stichtagskurs		Durchschnittskurs
Australien	AUD	**1,2723**	1,3136	**1,3484**	1,4423
Brasilien	BRL	**2,4159**	2,2177	**2,3265**	2,3314
Japan	JPY	**100,2000**	108,6500	**110,9586**	116,2386
Kanada	CAD	**1,3215**	1,3322	**1,3761**	1,3651
Singapur	SGD	**1,6819**	1,7136	**1,7489**	1,8055
Südkorea	KRW	**1.498,6900**	1.499,0600	**1.541,2341**	1.531,8212
Taiwan	TWD	**39,2297**	38,9450	**40,9119**	41,7924
USA	USD	**1,2939**	1,3362	**1,3920**	1,3257
Volksrepublik China	CNY	**8,1588**	8,8220	**8,9960**	8,9712

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
198 Grundlagen der Rechnungslegung
201 Konsolidierungskreis
202 Konsolidierungsgrundsätze
203 Währungsumrechnung
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 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.
Erfolgsbezogene Zuwendungen werden erfolgswirksam vereinnahmt.

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

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 über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.
Die Anschaffungskosten enthalten den Anschaffungspreis, die Nebenkosten sowie die Kostenminderungen. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt.
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

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
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
204 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
204 Immaterielle Vermögenswerte
205 Sachanlagen
205 Vermietete Vermögenswerte
206 At-Equity-bewertete Anteile
206 Werthaltigkeitstests
206 Finanzinstrumente
209 Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
209 Latente Steuern
209 Vorräte
210 Wertpapiere und Zahlungsmittel
210 Pensionsrückstellungen
210 Sonstige Rückstellungen
210 Verbindlichkeiten
210 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
212 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 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 historische Entwicklungen berücksichtigt. Bei der Ermittlung des Nutzungswertes im Rahmen des Werthaltigkeitstests für einen Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill) wird ein länderspezifischer Abzinsungsfaktor von 6,0 (5,5) Prozent vor Steuern verwendet. Für die Ermittlung der Cashflows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Automobilmärkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert auf einer Wachstumsrate von maximal 2,0 (2,0) Prozent pro Jahr.
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 6,8 (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

Finanzinstrumente sind Verträge, die gleichzeitig bei einem Unternehmen zu finanziellen Vermögenswerten und bei einem anderen Unternehmen zu finanziellen Schulden oder zu Eigenkapitalinstrumenten führen.
Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten richten sich nach den Vorschriften des IAS 39.
Demnach werden finanzielle Vermögenswerte in nachstehende Kategorien unterteilt:
- 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 sind in folgende Kategorien gegliedert:
- erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden,
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden.

Die Fair-Value-Option wird im Audi Konzern nicht angewendet.
Die Zuordnung zu einer Kategorie hängt vom jeweiligen Zweck ab, für den die Finanzinstrumente erworben wurden, und wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft.

Bei marktüblichem Kauf oder Verkauf erfolgt die Bilanzierung zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem ein Vermögenswert geliefert wird.
Die Erstbewertung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden erfolgt zum Fair Value.
Die Folgebewertung ist abhängig von der Zuordnung zu den Kategorien gemäß den Vorschriften des IAS 39 und erfolgt entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten 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 bzw. 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.

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.
Erkennbaren Ausfallrisiken bei „Krediten und Forderungen“ wird durch die Vornahme von Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst.

„Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ enthalten nicht derivative Finanzinstrumente, die entweder konkret dieser Kategorie zugeordnet sind oder keiner anderen Kategorie zugeordnet werden können.
Darunter fallen Eigenkapitalinstrumente, wie beispielsweise Aktien, und Schuldinstrumente, wie zum Beispiel verzinsliche Wertpapiere.
Finanzinstrumente dieser Kategorie werden grundsätzlich mit ihrem Fair Value angesetzt. Bei börsennotierten Finanzinstrumenten – im Audi Konzern handelt es sich dabei ausschließlich um Wertpapiere – entspricht der Fair Value ihrem Marktwert am Bilanzstichtag.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
204 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
204 Immaterielle Vermögenswerte
205 Sachanlagen
205 Vermietete Vermögenswerte
206 At-Equity-bewertete Anteile
206 Werthaltigkeitstests
206 Finanzinstrumente
209 Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
209 Latente Steuern
209 Vorräte
210 Wertpapiere und Zahlungsmittel
210 Pensionsrückstellungen
210 Sonstige Rückstellungen
210 Verbindlichkeiten
210 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

Wertschwankungen werden im Eigenkapital, in der Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren, nach Berücksichtigung latenter Steuern, erfasst. In das Finanzergebnis gehen dann – sofern nicht Hinweise für eine nachhaltige Wertminderung vorliegen – nur durch Veräußerung realisierte Gewinne oder Verluste ein.

„Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ werden wertberichtigt, sobald objektive Hinweise auf eine dauerhafte Wertminderung vorliegen. Als Hinweis auf dauerhafte Wertminderungen gilt bei Eigenkapitalinstrumenten ein Marktwert, der signifikant (mehr als 20 Prozent) oder dauerhaft (mehr als 10 Prozent der durchschnittlichen Marktpreise über ein Jahr) unter den Anschaffungskosten liegt. Schuldinstrumente werden wertberichtigt, wenn ein Rückgang der künftigen Zahlungszuflüsse aus dem finanziellen Vermögenswert erwartet wird. Keine objektiven Hinweise auf Wertminderungen stellen hingegen gestiegene risikofreie Zinssätze oder Bonitätsaufschläge dar.
Sofern eine Wertminderung vorliegt, wird der kumulierte Verlust aus der Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren entnommen und in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst. Wertaufholungen werden – soweit es sich bei den betroffenen Wertpapieren um Eigenkapitalinstrumente handelt – erfolgsneutral erfasst. Handelt es sich bei den wertgeminderten Wertpapieren hingegen um Schuldinstrumente, erfolgen die Wertaufholungen ergebniswirksam, falls der Anstieg des Fair Values bei objektiver Betrachtung auf einem Ereignis beruht, das nach der ergebniswirksamen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

In die Kategorie „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ fallen neben Wertpapieren auch übrige Finanzanlagen, die nicht nach der At-Equity-Methode bewertet werden. Da für die übrigen 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 (sogenannte Grundgeschäfte) 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 im Eigenkapital, in der Rücklage für Cashflow-Hedges, 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 bewertet“ eingestuft.
Die Bilanzierung von Rechten zum Erwerb von Unternehmensanteilen sowie das Modell zur Absicherung des Handels gegen mögliche Verluste aus Rückkaufverpflichtungen für Leasingfahrzeuge erfolgen 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. 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.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
204 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
204 Immaterielle Vermögenswerte
205 Sachanlagen
205 Vermietete Vermögenswerte
206 At-Equity-bewertete Anteile
206 Werthaltigkeitstests
206 Finanzinstrumente
209 Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
209 Latente Steuern
209 Vorräte
210 Wertpapiere und Zahlungsmittel
210 Pensionsrückstellungen
210 Sonstige Rückstellungen
210 Verbindlichkeiten
210 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

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.

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 1,8 (2,1) Prozent zur Anwendung.

VERBINDLICHKEITEN

Langfristige Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz erfasst. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen werden mit dem Barwert der Leasingraten bilanziert.
Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

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 Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:
Die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Geschäfts- oder Firmenwerte, Markennamen und aktivierte Entwicklungskosten) sowie nach der At-Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen erfordert Annahmen bezüglich

der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Werthaltigkeit des Vermietvermögens des Konzerns hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich in den Ausführungen zu den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen.
Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen aus Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeleitet. Ein Überblick über die Wertberichtigungen ist den weiteren Erläuterungen zur Bilanz nach IFRS 7 (Finanzinstrumente) zu entnehmen.
Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basieren ebenfalls auf der Einschätzung über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungszinssatzes. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen der Vergangenheit oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die Bewertung der Pensionsrückstellungen ist darüber hinaus abhängig von der Schätzung der Entwicklung des Planvermögens. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde gelegten Annahmen sind unter Punkt 28 erläutert. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben keinen Einfluss auf das in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe sonstiger Rückstellungen ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Nachdotierung bzw. Auflösung ungenutzter Rückstellungen. Die Auflösung wird als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst, während der Aufwand aus der Neubildung von Rückstellungen direkt den Funktionsbereichen zugeordnet ist. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt. Ein Überblick über die sonstigen Rückstellungen ist Punkt 30 zu entnehmen. Zu Rechtsstreitigkeiten siehe außerdem Punkt 37.
Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cashflows sowie die verwendeten Diskontierungssätze.
Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.
Die Weltwirtschaft ist im Berichtsjahr weiter gewachsen, in der zweiten Jahreshälfte jedoch mit deutlich verringertem Tempo. Für das Jahr 2012 erwartet der Audi Konzern eine Fortsetzung des globalen Aufschwungs mit einer verringerten Dynamik. Daher ist aus heutiger Sicht nicht von einer wesentlichen Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr auszugehen.
Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht erläutert.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
204 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
204 Immaterielle Vermögenswerte
205 Sachanlagen
205 Vermietete Vermögenswerte
206 At-Equity-bewertete Anteile
206 Werthaltigkeitstests
206 Finanzinstrumente
209 Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte
209 Latente Steuern
209 Vorräte
210 Wertpapiere und Zahlungsmittel
210 Pensionsrückstellungen
210 Sonstige Rückstellungen
210 Verbindlichkeiten
210 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
212 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

1 Umsatzerlöse

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

in Mio. EUR	2011	2010
Marke Audi	**34.456**	27.423
Marke Lamborghini	**268**	227
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**3.444**	3.047
Fahrzeugumsätze	**38.168**	30.697
Sonstiges Automobilgeschäft	**5.928**	4.744
Umsatzerlöse	**44.096**	35.441

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.

2 Herstellungskosten

In den Herstellungskosten von 36.000 (29.706) 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 93 (463) Mio. EUR enthalten. Die außerplanmäßigen Abschreibungen erfolgten auf Basis aktualisierter Wertminderungstests und trugen insbesondere Markt- und Wechselkursrisiken Rechnung.

3 Vertriebskosten

Die Vertriebskosten von 3.599 (3.038) 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 429 (374) Mio. EUR gehören Personal- und Sachkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. EUR	2011	2010
Erträge aus derivativen Sicherungsgeschäften	**369**	297
Erträge aus Weiterberechnungen	**368**	379
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	**278**	174
Erträge aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	**233**	181
Erträge aus Nebengeschäften	**188**	162
Erträge aus der Zuschreibung von immateriellen Vermögenswerten	**–**	58
Erträge aus dem Abgang von Anlagegegenständen	**9**	6
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	**6**	3
Übrige betriebliche Erträge	**516**	423
Sonstige betriebliche Erträge	**1.967**	1.684

Die Erträge aus derivativen Sicherungsgeschäften resultieren im Wesentlichen aus der Abrechnung von Währungssicherungsinstrumenten. Die Gesamtposition der Sicherungsgeschäfte wird unter Punkt 34.5 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.
In den Erträgen aus Nebengeschäften sind Mieterträge aus vermieteten Vermögenswerten (Investment Property) von 0,2 (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.
Ertragswirksam wurden außerdem Zuschüsse für zukunftsorientierte Technologien in Höhe von 4 (4) Mio. EUR erfasst.

6 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. EUR	2011	2010
Aufwendungen aus derivativen Sicherungsgeschäften	**277**	246
Aufwendungen aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	**162**	126
Aufwendungen aus Kostenumlagen und -weiterberechnungen	**22**	35
Wertberichtigungen auf Forderungen	**19**	12
Verluste aus dem Abgang von Anlagegegenständen	**10**	8
Übrige betriebliche Aufwendungen	**197**	241
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**687**	667

Die Aufwendungen aus derivativen Sicherungsgeschäften resultieren im Wesentlichen aus Devisenoptionsprämien und der Abrechnung von Währungssicherungsinstrumenten. Die Gesamtposition der Sicherungsgeschäfte wird unter Punkt 34.5 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.

7 Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen

Die Erträge aus at-Equity-bewerteten Anteilen erreichten 270 (220) Mio. EUR.

8 Finanzierungsaufwendungen

in Mio. EUR	2011	2010
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	**–119**	–82
davon an verbundene Unternehmen	**–113**	–78
Zinsaufwendungen	**–119**	–82
Zinseffekt aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen	**–112**	–112
Zinseffekt aus der Bewertung von sonstigen Rückstellungen	**–33**	–101
Aufzinsung von Rückstellungen	**–145**	–212
Finanzierungsaufwendungen	**–264**	–294

Die Zinsaufwendungen werden periodengerecht zugeordnet.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

9 Übriges Finanzergebnis

in Mio. EUR	2011	2010
Beteiligungsergebnis	52	49
davon Erträge aus Beteiligungen	44	45
davon Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	8	5
davon Aufwendungen aus Beteiligungen	–0	–1
Ergebnis aus der Veräußerung von Wertpapieren	–43	–3
Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung nicht derivativer Finanzinstrumente	–1	2
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung derivativer Finanzinstrumente	47	–98
Zinserträge und ähnliche Erträge	267	157
davon von verbundenen Unternehmen	182	99
Sonstige Erträge	365	261
davon von verbundenen Unternehmen	365	261
Übriges Finanzergebnis	687	368

Bei den Erträgen aus Beteiligungen handelt es sich vor allem um Gewinnanteile von 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 34.5 „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	2011	2010
Tatsächlicher Steueraufwand	1.889	1.356
davon Inland	1.607	1.174
davon Ausland	281	182
davon Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	0	–22
Latenter Steuerertrag	–288	–352
davon Inland	34	–171
davon Ausland	–322	–181
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1.601	1.004
davon periodenfremder Steueraufwand	5	0

Vom tatsächlichen Steueraufwand wurden 1.587 (1.160) 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 114 (135) Mio. EUR, die in Höhe von 99 (50) Mio. EUR zeitlich unbegrenzt nutzbar sind. Die Realisierung steuerlicher Verluste führte im Geschäftsjahr 2011 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 5 (1) Mio. EUR. Aktive latente Steuern, die steuerliche Verlustvorträge betreffen, wurden in Höhe von 2 (10) Mio. EUR mangels Werthaltigkeit nicht angesetzt.
Von den in der Bilanz erfassten latenten Steuern wurden insgesamt 317 (190) Mio. EUR eigenkapitalerhöhend erfasst, ohne die Gewinn-und-Verlust-Rechnung zu beeinflussen. Die erfolgsneutrale Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne oder Verluste gemäß IAS 19 führte im laufenden Geschäftsjahr zu einer Eigenkapitalerhöhung aus der Bildung latenter Steuern von 42 (55) Mio. EUR. Die Veränderung der latenten Steuern auf im Eigenkapital erfasste Effekte für derivative Finanzinstrumente und Wertpapiere führte zu einer Erhöhung des Eigenkapitals um 275 (135) Mio. EUR.

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

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
Immaterielle Vermögenswerte	**56**	112	**515**	524
Sachanlagen	**198**	365	**70**	235
Finanzanlagen	**2**	158	**–**	1
Vorräte	**38**	64	**1**	36
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	**193**	179	**39**	230
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	**15**	73	**–**	–
Pensionsrückstellungen	**165**	140	**3**	3
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	**1.583**	1.089	**9**	4
Verlustvorträge	**27**	27	**–**	–
Bruttowert	**2.277**	2.207	**637**	1.032
davon langfristig	**1.280**	1.458	**596**	685
Saldierungen	**–621**	–1.010	**–621**	–1.010
Konsolidierungen	**183**	150	**–**	–
Bilanzansatz	**1.839**	1.347	**16**	22

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	2011	2010
Ergebnis vor Ertragsteuern	**6.041**	3.634
Erwarteter Ertragsteueraufwand 29,5 % (29,5 %)	**1.782**	1.072
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	**–29**	–38
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	**–243**	–277
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	**10**	27
temporäre Differenzen und Verluste, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	**30**	207
Periodenfremder Steueraufwand	**5**	0
Effekte aus Steuersatzänderungen	**–41**	34
Sonstige Steuereffekte	**87**	–21
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**1.601**	1.004
Effektiver Steuersatz in %	**26,5**	27,6

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

11 Gewinnabführung an die Volkswagen AG

An die Volkswagen AG, Wolfsburg, sind aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der AUDI AG 3.138 (2.010) 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 2011 noch zum 31. Dezember 2010 potenzielle Aktien der AUDI AG ausstanden.

	2011	2010
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	**4.389**	2.586
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien	**43.000.000**	43.000.000
Ergebnis je Aktie in EUR	**102,06**	60,13

Die freien Aktionäre der AUDI AG erhalten anstelle einer Dividende für das Geschäftsjahr 2011 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 19. April 2012 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.

Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7 liegen insbesondere die at-Equity-bewerteten Anteile, die weder im Sinne des IAS 39 noch im Sinne des IFRS 7 als Finanzinstrumente einzustufen sind.

Nettoergebnisse der Finanzinstrumente

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

in Mio. EUR	2011	2010
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	**134**	–15
Kredite und Forderungen	**250**	175
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	**49**	78
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	**–16**	–27

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 Wertpapieranlagen und aus übrigen Finanzanlagen, die nicht at-Equity bewertet werden.

Zinserträge und -aufwendungen der nicht zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente

in Mio. EUR	2011	2010
Zinserträge	**224**	125
Zinsaufwendungen	**–43**	–21
Zinserträge und -aufwendungen	**181**	104

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	2011	2010
Zum Fair Value bewertet	**1**	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	**19**	13
Wertminderungsaufwendungen	**20**	13

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 55 (46) Mio. EUR in die Herstellungskosten und in das sonstige betriebliche Ergebnis übernommen.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

14 Immaterielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	**209**	232
Geschäfts- oder Firmenwerte (Goodwill)	**72**	72
Aktivierte Entwicklungskosten	**2.249**	2.051
davon in Entwicklung befindliche Produkte	**629**	836
davon derzeit genutzte Produkte	**1.620**	1.215
Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	**1**	1
Gesamt	**2.531**	2.357

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Mio. EUR	2011	2010
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**2.243**	1.901
Abschreibungen/Zuschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	**397**	567
Gesamt	**2.641**	2.469

Für Forschung und Entwicklung wurden im Geschäftsjahr 2011 insgesamt 2.839 (2.531) Mio. EUR ausgegeben. Davon erfüllen 596 (630) Mio. EUR die Aktivierungskriterien des IAS 38.

15 Sachanlagen

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	**2.299**	2.190
davon Finanzierungsleasing	**19**	–
Technische Anlagen und Maschinen	**1.157**	1.159
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	**2.114**	1.958
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**1.146**	496
Gesamt	**6.716**	5.803

Für das mittels Finanzierungsleasingvertrag geleaste Grundstück nebst Gebäude besteht keine Kaufoption. Der dem Vertrag zugrunde liegende Zinssatz beläuft sich auf 3,5 Prozent.
Die zukünftig fälligen Finanzierungsleasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

in Mio. EUR	2012	2013 bis 2016	ab 2017	Gesamt
Leasingzahlungen	2	10	12	**24**
Zinsanteile	1	2	2	**5**
Buchwert/Barwert	1	7	10	**19**

Für die über Operate-Leasing-Verträge gemieteten Vermögenswerte erfolgten aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 125 (102) Mio. EUR.

16 Vermietete Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Investment Property	**3**	5
Übrige vermietete Vermögenswerte	**5**	6
Gesamt	**8**	12

Die Buchwerte der vermieteten Vermögenswerte entsprechen den Fair Values.

17 Übrige Finanzanlagen

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Anteile an verbundenen Unternehmen	**143**	106
Anteile an assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	**100**	73
Gesamt	**244**	180

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.

19 Sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Langfristige sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Ausleihungen	**131**	96
davon an verbundene Unternehmen	**130**	95
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**236**	417
davon gegen verbundene Unternehmen	**152**	362
Sonstige Steueransprüche	**2**	1
Sonstige Vermögenswerte	**44**	45
Gesamt	**412**	560

Bei den Ausleihungen und den übrigen langfristigen Vermögenswerten entsprechen 2011 die Fair Values den Buchwerten. 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 34.5 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.

Kurzfristige sonstige Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	**6.697**	2.040
davon an verbundene Unternehmen	**6.671**	2.040
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**97**	210
davon gegen verbundene Unternehmen	**90**	210
Sonstige Steueransprüche	**157**	135
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**355**	273
davon gegen verbundene Unternehmen	**169**	122
Gesamt	**7.307**	2.658

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	31.12.2011	31.12.2010
Cashflow-Hedges zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	**137**	355
Rohstoffpreisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	**38**	125
Sonstige derivative Finanzinstrumente	**157**	147
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**332**	628

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
222 Fremdkapital
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

20 Vorräte

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**433**	353
Unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen	**463**	368
Fertige Erzeugnisse und Waren	**2.832**	2.118
Kurzfristiges Vermietvermögen	**650**	515
Gesamt	**4.377**	3.354

Zeitgleich mit der Umsatzerzielung wurden Vorräte in Höhe von 32.697 (26.866) Mio. EUR in den Herstellungskosten berücksichtigt.
Von den gesamten Vorräten waren 1.008 (818) Mio. EUR zum Nettoveräußerungswert aktiviert. Die Wertminderung aus der absatzmarktorientierten Bewertung der Vorräte betrug 65 (63) Mio. EUR.
Zuschreibungen wurden im Geschäftsjahr nicht vorgenommen.
Vom Fertigerzeugnisbestand sind Teilumfänge des Geschäftswagenfuhrparks in Höhe von 227 (180) 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 650 (515) Mio. EUR ausgewiesen. Aus den unkündbaren Leasingverhältnissen werden im Geschäftsjahr 2012 Zahlungen in Höhe von 43 Mio. EUR erwartet.

21 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen		
Dritte	**1.421**	1.155
verbundene Unternehmen	**1.060**	755
assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	**529**	189
Gesamt	**3.009**	2.099

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund ihrer Kurzfristigkeit den Fair Values.
Alle Forderungen werden innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind unter Punkt 34.2 „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 1.594 (1.339) Mio. EUR.
Die Zahlungsmittel in Höhe von 8.513 (10.724) 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 192 und 193 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 1.005 Mio. EUR auf 3.515 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.
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)

Der nach Gewinnabführung an die Volkswagen AG verbleibende Überschuss von 1.251 (576) Mio. EUR wird in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
222 Fremdkapital
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

FREMDKAPITAL

25 Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Darlehen	3	15
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	18	–
Gesamt	21	15

Die Buchwerte entsprechen den Fair Values.

Kurzfristige Finanzschulden

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Factoringunternehmen	1.001	714
Kreditverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	158	88
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12	8
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	1	–
Gesamt	1.172	810

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

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	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
		Buchwerte		Fair Values
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente	545	229	545	229
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	538	204	538	204
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	47	24	47	24
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	38	33	38	33
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	82	71	82	71
Übrige Verbindlichkeiten	368	355	368	353
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	151	208	151	206
davon erhaltene Anzahlungen	192	126	192	126
Gesamt	1.080	712	1.080	710

Der Anteil der Verbindlichkeiten mit einer Fristigkeit von mehr als fünf Jahren beträgt 101 (91) Mio. EUR.

Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeit aus Gewinnabführung	3.138	2.010
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	3.138	2.010
Erhaltene Anzahlungen	685	544
davon von verbundenen Unternehmen	8	64
davon von assoziierten Unternehmen	76	112
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente	461	291
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	435	188
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	131	205
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	67	56
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	118	121
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	1.104	742
Übrige Verbindlichkeiten	719	535
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	441	340
Gesamt	6.355	4.447

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

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Cashflow-Hedges zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	871	389
Rohstoffpreisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges)	10	0
Sonstige derivative Finanzinstrumente	125	132
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente	1.005	521

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 281 (269) Mio. EUR. Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 268 (251) 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.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
222 Fremdkapital
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

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

in Mio. EUR	**31.12.2011**	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2007
Anwartschaftsbarwert der über einen externen Fonds finanzierten Verpflichtungen	**723**	679	586	464	368
Fair Value des Planvermögens	**714**	670	583	471	368
Finanzierungsstatus (Saldo)	**10**	9	3	–7	–
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	**–**	–	–	7	–
Anwartschaftsbarwert der nicht über einen externen Fonds finanzierten Verpflichtungen	**2.495**	2.322	2.096	1.946	1.957
Bilanzierte Pensionsrückstellungen	**2.505**	2.331	2.098	1.946	1.957

Der Anwartschaftsbarwert der Leistungszusagen hat sich folgendermaßen verändert:

in Mio. EUR	**2011**	2010
Anwartschaftsbarwert am 1.1.	**3.001**	2.681
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	**1**	12
Dienstzeitaufwand	**79**	80
Zinsaufwand	**141**	142
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+)	**+92**	+180
Rentenzahlungen aus Unternehmensvermögen	**–92**	–87
Effekte aus Übertragungen	**–1**	–2
Rentenzahlungen aus dem Fondsvermögen	**–4**	–5
Währungsunterschiede	**1**	1
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	**3.218**	3.001

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

in Mio. EUR	**2011**	2010
Planvermögen am 1.1.	**670**	583
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	**–**	–
Erwartete Erträge aus Planvermögen	**29**	30
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/Verluste (–)	**–51**	–6
Arbeitgeberbeiträge	**69**	68
Gezahlte Versorgungsleistungen	**–4**	–5
Effekte von Übertragungen	**0**	0
Planvermögen am 31.12.	**714**	670

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden tatsächliche Verluste aus dem Planvermögen von 21 Mio. EUR erzielt. Im Vorjahr betrugen die tatsächlichen Gewinne 24 Mio. EUR.
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 70 (67) Mio. EUR erwartet.

Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Anteilen nach Kategorien zusammen:

in % des Fondsvermögens	2011	2010
Aktien	**28,6**	31,2
Festverzinsliche Wertpapiere	**62,2**	42,4
Kasse	**4,4**	9,3
Immobilien	**2,6**	3,1
Sonstiges	**2,2**	14,0
Gesamt	**100,0**	100,0

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

in Mio. EUR	2011	2010
Laufender Dienstzeitaufwand für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen der Mitarbeiter	**–79**	–80
Zinsaufwand	**–141**	–142
Erwartete Erträge aus Planvermögen	**29**	30
Gesamt	**–191**	–192

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	2011	2010
Pensionsrückstellungen am 1.1.	**2.331**	2.098
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	**1**	12
Aufwendungen für Altersversorgung	**191**	192
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+)	**+143**	+186
Rentenzahlungen aus Unternehmensvermögen	**–92**	–87
Beitragszahlungen an externe Pensionsfonds	**–69**	–68
Effekte aus Übertragungen	**–1**	–2
Währungsunterschiede	**1**	1
Pensionsrückstellungen am 31.12.	**2.505**	2.331

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

in %	2011	2010	2009	2008	2007
Unterschied zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf					
in % des Barwerts der Verpflichtung	**0,88**	–0,31	1,37	0,17	–1,46
in % des Fair Values des Planvermögens	**–7,12**	0,84	–4,86	–9,88	–5,26

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
222 Fremdkapital
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

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

in %	31.12.2011	31.12.2010
Gehaltstrend	**2,80**	2,70
Rententrend	**1,60**	1,60
Abzinsungsfaktor	**4,60**	4,90
Fluktuationsrate	**1,00**	1,00
Erwartete Rendite aus Planvermögen	**3,75**	4,25

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

29 Effektive Ertragsteuerverpflichtungen

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

30 Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	31.12.2011		31.12.2010	
	Gesamt	**Davon fällig innerhalb eines Jahres**	Gesamt	Davon fällig innerhalb eines Jahres
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	**5.020**	**1.806**	4.651	1.459
Belegschaftsbezogene Rückstellungen	**937**	**249**	570	194
Übrige Rückstellungen	**1.135**	**802**	901	702
Gesamt	**7.092**	**2.858**	6.122	2.354

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 40 Prozent im Folgejahr, zu 50 Prozent in den Jahren 2013 bis 2016 und zu 10 Prozent danach erwartet.

Die Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. EUR	1.1.2011	Währungsunterschiede	Konsolidierungskreisänderung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt aus der Bewertung	31.12.2011
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	4.651	31	4	1.425	117	1.846	30	**5.020**
Belegschaftsbezogene Rückstellungen	570	1	0	146	21	531	2	**937**
Übrige Rückstellungen	901	6	0	113	140	479	2	**1.135**
Gesamt	6.122	37	5	1.683	278	2.856	33	**7.092**

31 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. EUR	31.12.2011	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	**3.383**	2.986
verbundenen Unternehmen	**797**	511
assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	**14**	13
Gesamt	**4.193**	3.510

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 2011 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	31.12.2011	31.12.2010
Eigenkapital	**12.903**	11.310
in % vom Gesamtkapital	**75**	80
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung	**4.330**	2.835
Kurzfristige Finanzschulden	**1.172**	810
Langfristige Finanzschulden	**21**	15
Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung	**3.138**	2.010
in % vom Gesamtkapital	**25**	20
Gesamtkapital	**17.233**	14.144

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 2011 stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 14,1 Prozent an. Dies ist im Wesentlichen auf die Einstellung in die Gewinnrücklagen und eine Einzahlung in die Kapitalrücklage durch die Volkswagen AG zurückzuführen.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
222 Fremdkapital
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 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 31.12.2011	Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Zur Veräußerung verfügbar	Kredite und Forderungen
AKTIVA				
Langfristig				
Sonstige Finanzanlagen	**246**	–	246	–
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**410**			
davon aus positiven Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**236**	124	–	–
davon übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**174**	–	–	153
Kurzfristig				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**3.009**	–	–	3.009
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**7.307**			
davon aus positiven Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**97**	45	–	–
davon übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	**7.210**	–	–	6.937
Wertpapiere	**1.594**	–	1.594	–
Zahlungsmittel	**8.513**	–	–	8.513
Gesamte finanzielle Vermögenswerte	**21.078**	169	1.840	18.612
PASSIVA				
Langfristig				
Finanzschulden	**21**	–	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	**1.080**			
davon aus negativen Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**545**	55	–	–
davon übrige sonstige Verbindlichkeiten	**535**	–	–	–
Kurzfristig				
Finanzschulden	**1.172**	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**4.193**	–	–	–
Sonstige Verbindlichkeiten	**6.355**			
davon aus negativen Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**461**	71	–	–
davon übrige sonstige Verbindlichkeiten	**5.894**	–	–	–
Gesamte finanzielle Schulden	**12.821**	126	–	–

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.

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 34.4 „Marktrisiken“ erläutert.

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		
–	–	–	–	–	246	–
–	111	–	140	96	–	–
–	21	–	–	–	153	21
–	–	–	–	–	3.009	–
–	51	–	90	6	–	–
–	273	–	–	–	6.937	273
–	–	1.594	–	–	–	–
–	–	–	–	–	8.513	–
–	457	1.594	230	102	18.857	294
3	18	–	–	–	21	–
–	491	–	521	24	–	–
24	511	–	–	–	24	511
1.171	1	–	–	–	1.172	–
4.193	–	–	–	–	4.193	–
–	390	–	436	25	–	–
3.813	2.082	–	–	–	3.813	2.082
9.204	3.492	–	957	49	9.222	2.593

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. Im Vorjahr wurden auch Rechte zum Erwerb von Unternehmensanteilen der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet, bei denen Inputfaktoren zur Bewertung herangezogen wurden, die sich nicht auf aktiven Märkten ablesen ließen.

Die Fair Values von finanziellen Vermögenswerten der Klasse „zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ betragen 18.857 (15.355) 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 9.222 (6.864) 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 31.12.2010	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	–	–

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

Überleitungsrechnung für nach Stufe 3 bewertete Finanzinstrumente

in Mio. EUR	2011	2010
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	**71**	55
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	**34**	56
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	**3**	0
Im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (–)	**27**	4
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	**–33**	–45
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.	**102**	71
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	**34**	56
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	**–**	1
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	**–127**	–224
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	**11**	43
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	**–17**	–2
Im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (–)	**6**	0
Realisierungen	**83**	55
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	**6**	2
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.	**–49**	–127
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	**14**	43
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	**11**	–

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 34.4 „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 bzw. Rückgang der Rohstoffpreise von nach Stufe 3 bewerteten Warentermingeschäften zum 31. Dezember 2011 hätte einen Effekt von 12 (14) Mio. EUR auf das Eigenkapital zur Folge. Auf das Ergebnis nach Steuern würde sich dieser Anstieg bzw. Rückgang mit 11 (2) Mio. EUR auswirken.

34 Management von Finanzrisiken

34.1 Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, die sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden in Einklang mit den Volkswagen Konzernrichtlinien und gesetzlichen Bestimmungen vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht.

Das operative Risikomanagement erfolgt im Bereich Konzern-Treasury, sowohl bei der AUDI AG als auch bei der Volkswagen AG, Wolfsburg. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG werden turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet. Darüber hinaus wird der Volkswagen Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert.

Weitere Erläuterungen finden sich im Lagebericht auf Seite 182.

34.2 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 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.
Durch die globale Geschäftstätigkeit und die hieraus resultierende Diversifikation ergaben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

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

in Mio. EUR	**Brutto-buchwert 31.12.2011**	Weder überfällig noch wert-berichtigt	Überfällig und nicht wert-berichtigt	Wert-berichtigt
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**3.059**	2.459	533	67
Sonstige Forderungen	**7.138**	7.027	61	50
davon Forderungen aus Darlehen	**6.827**	6.827	–	–
davon übrige Forderungen	**311**	199	61	50
Gesamt	**10.197**	9.486	594	117

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

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 9.486 (8.700) 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.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

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

in Mio. EUR	Überfällig und nicht wertberichtigt	Überfällig		
	31.12.2011	Bis 30 Tage	30 bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**533**	407	82	43
Sonstige Forderungen	**61**	42	16	4
Gesamt	**594**	449	98	47

in Mio. EUR	Überfällig und nicht wertberichtigt	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

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 bei Kunden.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf – zum Bilanzstichtag bestehende und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete – Forderungen stellt sich für die Geschäftsjahre 2011 bzw. 2010 wie folgt dar:

in Mio. EUR	**2011**	**Einzelwertberichtigung**	2010	Einzelwertberichtigung
Stand 1.1.	**94**	**94**	98	98
Zugang 1.1. aus Konsolidierungskreisänderungen	**0**	**0**	6	6
Zuführung	**19**	**19**	12	12
Inanspruchnahme	**–10**	**–10**	–18	–18
Auflösung	**–6**	**–6**	–3	–3
Stand 31.12.	**98**	**98**	94	94

Portfoliobasierte Wertberichtigungen finden im Audi Konzern keine Anwendung.

Sicherheiten

Das Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten in Höhe von 1.472 (940) Mio. EUR gemindert. Sicherheiten werden im Audi Konzern im Wesentlichen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gehalten. Als Sicherheiten kommen hauptsächlich Fahrzeuge, Bankgarantien und Bankbürgschaften zum Einsatz.

34.3 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		
	31.12.2011	Bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre
Finanzschulden	**1.198**	1.173	13	12
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**4.193**	4.193	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und Verpflichtungen	**4.070**	4.041	24	–
Derivative Finanzinstrumente	**28.221**	10.422	17.799	–
Gesamt	**37.682**	19.829	17.836	12

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

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.

Sicherheiten

Im Audi Konzern werden finanzielle Vermögenswerte, die als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt werden, in Höhe von 234 (211) Mio. EUR bilanziert. Diese Sicherheiten würden von den Vertragspartnern im Wesentlichen dann in Anspruch genommen, sobald Zahlungsziele für die besicherten Verbindlichkeiten überschritten werden.

34.4 Marktrisiken

Der Audi Konzern ist durch seine globale 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.

Sicherungspolitik und Finanzderivate

Zu den Marktrisiken, denen der Audi Konzern ausgesetzt ist, gehören insbesondere Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis- und Fondspreisrisiken. Im Rahmen des Risikomanagements werden diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften begrenzt. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch das Konzern-Treasury der Volkswagen AG, Wolfsburg, zentral durchgeführt bzw. über das Konzern-Treasury der AUDI AG koordiniert. Risikokonzentrationen bestanden im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht.
Die Marktpreisrisiken aus derivativen und nicht derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 werden im Audi Konzern mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Dabei werden durch Änderungen von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken die Effekte auf das Eigenkapital und das Ergebnis nach Steuern ermittelt.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

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 auf den Audi Konzern entfallenden Kontraktvolumens werden vom Konzern-Treasury der Volkswagen AG monatlich die Ergebnisse aus den Sicherungsgeschäften gutgeschrieben bzw. belastet.
Darüber hinaus schließt die AUDI AG gemäß der Volkswagen-Organisationsrichtlinie in geringem Umfang auch eigene Sicherungsgeschäfte ab, soweit dies der Vereinfachung des laufenden Geschäfts dient.
Es kommen marktgängige derivative Finanzinstrumente zum Einsatz (Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Währungsswaps). Kontrakte werden ausschließlich mit erstklassigen nationalen und internationalen Banken abgeschlossen, deren Bonität laufend von führenden Ratingagenturen sowie dem zentralen Risikomanagement der Volkswagen AG überprüft wird.
Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken betrafen die Kurssicherungen im Jahr 2011 im Wesentlichen den US-Dollar, das britische Pfund, den japanischen Yen und den chinesischen Renminbi.
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 nach Steuern 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 monatlich 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 sowie dem zentralen Risikomanagement der Volkswagen AG 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 nach 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 und das Ergebnis nach Steuern 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 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 nach Ertragsteuern quantifizieren.

Quantifizierung der Währungsrisiken durch Sensitivitätsanalysen

Wenn sich zum Bilanzstichtag die jeweiligen funktionalen Währungen 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 auf das Ergebnis. Ab dem Geschäftsjahr 2011 wird der Effekt aus den Währungsänderungen nach Steuern gezeigt. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte wäre nicht sachgerecht, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

in Mio. EUR	31.12.2011		31.12.2010	
	+10 %	–10 %	+10 %	–10 %
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	900	–873	880	–833
Ergebnis nach Ertragsteuern	–116	104	14	–34
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	331	–331	229	–229
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	–0	0	–0
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	184	–184	89	–89
Ergebnis nach Ertragsteuern	1	–1	–1	1
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	150	–150	–	–
Ergebnis nach Ertragsteuern	–37	37	0	–0

Quantifizierung der übrigen Marktrisiken durch Sensitivitätsanalysen

Auch die Bewertung der übrigen Marktrisiken gemäß IFRS 7 erfolgt im Audi Konzern durch Sensitivitätsanalysen. Dabei lassen sich durch hypothetische Änderungen von Risikovariablen am Bilanzstichtag deren Auswirkungen auf die entsprechenden Bilanzpositionen und auf das Ergebnis ermitteln. Als Risikovariablen kommen je nach Risikoart verschiedene Faktoren infrage (im Wesentlichen Aktienkurse, Rohstoffpreise, Marktzinsniveau, Marktpreise von Gebrauchtwagen). Ab dem Geschäftsjahr 2011 wird der Effekt aus den Änderungen dieser Faktoren nach Steuern gezeigt. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.
Mittels der durchgeführten Sensitivitätsanalysen ließen sich die folgenden übrigen Marktrisiken im Audi Konzern quantifizieren:

	Angaben in	2011		2010	
Fondspreisrisiken					
Änderung der Aktienkurse	Prozent	+10	–10	+10	–10
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	–5	5	6	–6
Rohstoffpreisrisiken					
Änderung der Rohstoffpreise	Prozent	+10	–10	+10	–10
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	26	–26	32	–32
Effekte auf das Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	59	–59	31	–31
Zinsänderungsrisiken					
Änderung des Marktzinsniveaus	Basispunkte	+100	–100	+100	–100
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	18	–17	–9	10
Effekte auf das Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	13	–14	5	–5
Restwertrisiken					
Änderung der Marktpreise von Gebrauchtwagen	Prozent	+10	–10	+10	–10
Effekte auf das Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	141	–127	159	–90

34.5 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 2011 Ineffektivitäten in Höhe von 3 (10) 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
	31.12.2011	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	Restlaufzeiten bis 5 Jahre	31.12.2010
Cashflow-Hedges	**27.961**	10.232	17.729	21.664
Devisentermingeschäfte	**27.156**	10.011	17.145	20.330
Devisenoptionsgeschäfte	**454**	144	310	989
Warentermingeschäfte	**351**	77	274	345

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

35 Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden für das Geschäftsjahr 2011 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.
Die Definition des Zahlungsmittelbestandes in der Kapitalflussrechnung wurde entsprechend dem internen Liquiditätsmanagement enger gefasst. Die Vorjahreszahlen des Jahres 2010 in der Kapitalflussrechnung wurden entsprechend angepasst.

in Mio. EUR	31.12.2011	1.1.2011	1.1.2010
Zahlungsmittel laut Kapitalflussrechnung (Bankguthaben sowie Geldanlagen mit einer Anlagedauer von höchstens 3 Monaten)	4.675	5.961	4.053
Kurzfristig fällige Termingeldanlagen	3.838	4.763	2.402
Zahlungsmittel laut Bilanz	8.513	10.724	6.455
Termingeldanlagen und Darlehen mit Fälligkeit von mehr als 3 Monaten	6.801	2.134	3.965
Wertpapiere	1.596	1.350	824
Brutto-Liquidität	16.909	14.208	11.244
Kreditstand	–1.193	–825	–579
Netto-Liquidität	15.716	13.383	10.665

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

Der Zahlungsmittelbestand nach IAS 7 zum 31. Dezember 2010 beträgt nunmehr 5.961 Mio. EUR (bisher: 10.724 Mio. EUR) und zum 1. Januar 2010 entsprechend 4.053 Mio. EUR (bisher: 6.455 Mio. EUR); die Werte des Cashflow aus der Investitionstätigkeit haben sich entsprechend geändert. Termingeldanlagen, die eine Laufzeit von mehr als drei Monaten haben, werden unabhängig vom Fälligkeitstermin zum Abschlussstichtag nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Eine Auswirkung auf die Brutto- und Netto-Liquidität ergibt sich nicht.
Im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit sind 2011 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 180 (98) Mio. EUR und für gezahlte Zinsen von 45 (19) Mio. EUR enthalten. 2011 flossen Dividenden und Gewinnabführungen in Höhe von 211 (173) 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.
Für den Erwerb von Tochtergesellschaften flossen 37 (145) Mio. EUR ab, hierin enthalten sind auch die Veränderungen der Zahlungsmittel aus Erstkonsolidierungen sowie Kapitalerhöhungen bei nicht konsolidierten Tochtergesellschaften. Für den Erwerb von Anteilen an sonstigen Beteiligungen flossen 27 (63) Mio. EUR ab.
Im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus der Gewinnabführung auch die Veränderungen der Finanzschulden erfasst.
Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

in Mio. EUR	**31.12.2011**	31.12.2010
Zahlungsmittel laut Bilanz	**8.513**	10.724
Kurzfristig fällige Termingeldanlagen	**–3.838**	–4.763
Zahlungsmittel laut Kapitalflussrechnung (Bankguthaben sowie Geldanlagen mit einer Anlagedauer von höchstens 3 Monaten)	**4.675**	5.961

36 Haftungsverhältnisse

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

in Mio. EUR	**31.12.2011**	31.12.2010
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	**61**	39
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	**70**	49
Gesamt	**131**	89

37 Rechtsstreitigkeiten

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

38 Change-of-control-Vereinbarungen

Change-of-control-Klauseln sind vertragliche Vereinbarungen zwischen einem Unternehmen und Dritten, nach denen sich eine Rechtsfolge daran anknüpft, dass sich die Eigentumsverhältnisse an einer Vertragspartei direkt oder indirekt ändern.
Die wesentlichen vertraglichen Vereinbarungen des Audi Konzerns mit Dritten beinhalten für den Fall einer Veränderung der Eigentumsverhältnisse an der AUDI AG oder ihrer Tochtergesellschaften keine Change-of-control-Klauseln.

39 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. EUR	Fälligkeit 31.12.2011				Fälligkeit 31.12.2010	
	Innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt	Über 1 Jahr	Gesamt
Bestellobligo für						
Sachanlagen	1.145	365	–	1.511	465	1.309
immaterielle Vermögenswerte	165	45	–	210	22	158
Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen	67	214	161	442	240	295
Übrige finanzielle Verpflichtungen	391	360	30	781	302	431
Gesamt	1.769	984	191	2.944	1.028	2.192

Für das Serienmaterial bestehen Lieferverträge. Die verbindliche Bestellung und der Abruf des Serienmaterials erfolgen zeitnah auf Basis der spezifizierten Produktions- und Absatzplanung.

40 Aufgegebene Geschäftsbereiche

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

41 Materialaufwand

in Mio. EUR	2011	2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	26.334	19.665
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.259	2.137
Gesamt	28.594	21.802

42 Personalaufwand

in Mio. EUR	2011	2010
Löhne und Gehälter	4.289	3.573
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	787	701
davon für Altersversorgung	88	88
davon beitragsorientierte Rentenpläne	281	269
Gesamt	5.076	4.274

Aufwandsmindernd wurden Zuschüsse der Bundesagentur für Arbeit in Höhe von 21 (5) Mio. EUR im sonstigen betrieblichen Ertrag berücksichtigt. Die Auszahlung der Zuschüsse erfolgt nach den Voraussetzungen des Altersteilzeitgesetzes.

Konzernabschluss

188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Konzernanhang

194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

43 Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2011	2010
Inländische Gesellschaften	**47.182**	45.914
Ausländische Gesellschaften	**13.017**	11.038
Beschäftigte Arbeitnehmer	**60.199**	56.952
Auszubildende	**2.322**	2.269
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	**62.521**	59.221
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	**285**	292
Belegschaft	**62.806**	59.513

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 2011 auf 50,73 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	2011	2010
Verkäufe und Dienstleistungen an		
die Volkswagen AG	**4.623**	3.586
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**10.421**	7.860
Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen von		
der Volkswagen AG	**5.729**	5.156
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**3.645**	2.804
Forderungen gegen		
die Volkswagen AG	**9.290**	8.059
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**6.796**	5.861
Verpflichtungen [1] gegenüber		
der Volkswagen AG	**5.596**	5.675
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**3.954**	1.384
Haftungsverhältnisse gegenüber		
der Volkswagen AG	**–**	–
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**101**	68
Gestellte Sicherheiten gegenüber		
der Volkswagen AG	**–**	–
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**150**	150

1) Vorjahr aufgrund der erstmaligen Anwendung des geänderten IAS 24 angepasst.

Zum 31. Dezember 2011 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 3.109 (2.290) 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	**2011**	2010	**2011**	2010
	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
Assoziierte Unternehmen der AUDI AG	**8.184**	2.789	**95**	77
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der AUDI AG	**112**	227	**305**	86
Porsche Gesellschaften	**124**	818	**7**	41

in Mio. EUR	**31.12.2011**	31.12.2010	**31.12.2011**	31.12.2010
	Forderungen an		Verbindlichkeiten gegenüber	
Assoziierte Unternehmen der AUDI AG	**484**	169	**83**	123
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der AUDI AG	**66**	39	**45**	48
Porsche Gesellschaften	**1**	10	**0**	2

In der Gruppe der „Porsche Gesellschaften“ werden die Geschäftsbeziehungen mit der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Österreich), und deren Tochterunternehmen zusammengefasst. Bis einschließlich 28. Februar 2011 gehörten die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Österreich), und ihre Mehrheitsbeteiligungen zu den nahe stehenden Unternehmen des Audi Konzerns. Seit deren Übernahme durch die Volkswagen AG, Wolfsburg, zum 1. März 2011 werden diese in der Gruppe der „Nicht dem Audi Konzern zugehörigen konsolidierten Tochtergesellschaften der Volkswagen AG“ 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 320 (200) Tsd. EUR erbracht.
Eine vollständige Zusammenstellung der Aufsichtsratsmandate des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG ist im Jahresfinanzbericht 2011 der AUDI AG aufgeführt.
Die Leistungsbeziehungen mit dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG bzw. der AUDI AG haben zu marktüblichen Bedingungen stattgefunden. Das Transaktionsvolumen war wie im Vorjahr geringfügig. Insgesamt wurden von diesem Personenkreis im Berichtsjahr Leistungen in Höhe von 700 (443) Tsd. EUR bezogen bzw. seitens des Audi Konzerns Leistungen in Höhe von 113 (23) Tsd. EUR erbracht. Es bestanden Forderungen in Höhe von 21 Tsd. EUR. Die Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG sind dem Punkt 48 „Angaben zu Aufsichtsrat und Vorstand“ zu entnehmen. Den bei der AUDI AG angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dieses orientiert sich an den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes und

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

entspricht einer angemessenen Vergütung für die entsprechende Funktion bzw. Tätigkeit im Unternehmen. Dies gilt auch für den Vertreter der leitenden Angestellten.
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	2011	2010
Abschlussprüfungen	**1.015**	732
Andere Bestätigungsleistungen	**243**	169
Steuerberatungsleistungen	**84**	87
Sonstige Leistungen	**108**	103
Gesamt	**1.450**	1.091

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	2011	2010
Operatives Ergebnis	**5.348**	3.340

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

		2011	2010
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	**6.041**	3.634
Auslieferungen an Kunden – Marke Audi	Fahrzeuge	**1.302.659**	1.092.411
Absatz Marke Audi	Fahrzeuge	**1.327.544**	1.124.295
Produktion Marke Audi	Fahrzeuge	**1.363.788**	1.148.791
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (ohne Entwicklungsleistungen und Finanzierungsleasing)	in Mio. EUR	**2.266**	1.449
Sachinvestitionsquote [1)]	in %	**5,1**	4,1
Vorräte (einschließlich kurzfristigem Vermietvermögen)	in Mio. EUR	**4.377**	3.354
Netto-Liquidität	in Mio. EUR	**15.716**	13.383
Belegschaft zum 31.12.		**63.839**	60.395
Kapitalrendite	in %	**35,4**	24,7
Kapitalumschlag [2)]		**4,2**	3,7

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

2) Kapitalumschlag = Umsatz/durchschnittlich investiertes Vermögen

Die Investitionen und Abschreibungen haben sich folgendermaßen entwickelt:

in Mio. EUR	2011	2010
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	2.285	1.449
Zugänge aktivierte Entwicklungsleistungen	596	630
Investitionen in Finanzanlagen	89	67
Gesamt	2.970	2.146

in Mio. EUR	2011	2010
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.395	1.542
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungsleistungen	397	626
Abschreibungen auf Finanzanlagen	–	1
Abschreibungen auf Vermietvermögen	1	1
Gesamt	1.793	2.170

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.

in Mio. EUR	2011	2010
Marke Audi	34.456	27.423
Marke Lamborghini	268	227
Marke Volkswagen	2.991	2.611
Marke SEAT	204	189
Marke Škoda	226	235
Marke Bentley	23	11
Fahrzeugumsätze	38.168	30.697
Sonstiges Automobilgeschäft	5.928	4.744
Umsatzerlöse	44.096	35.441

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	2011		2010	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Volkswagen AG, Wolfsburg	3.684	8,4	3.156	8,9
Verbundene Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ohne vollkonsolidierte Gesellschaften des Audi Konzerns	9.877	22,4	7.747	21,9

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns wurden in folgenden Regionen erwirtschaftet:

Umsatzerlöse nach Regionen	2011		2010	
	in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Deutschland	9.212	20,9	8.546	24,1
Übriges Europa	16.814	38,1	15.017	42,4
Asien-Pazifik	12.127	27,5	7.044	19,9
Nordamerika	5.003	11,3	4.125	11,6
Südamerika	550	1,2	371	1,0
Afrika	389	0,9	337	1,0
Gesamt	44.096	100,0	35.441	100,0

Konzernabschluss

188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Konzernanhang

194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

47 Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 23. November 2011 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 2011 belaufen sich auf 14.286 (10.136) Tsd. EUR. Davon entfallen 4.084 (3.261) Tsd. EUR auf die fixen und 10.202 (6.875) Tsd. EUR auf die variablen Vergütungsbestandteile.
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 am 12. Mai 2011 für die Geschäftsjahre 2011 bis 2016 einen entsprechenden Beschluss gefasst hat.
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 2011 wurden den Pensionsrückstellungen für aktuelle Mitglieder des Vorstands 6.090 (3.419) Tsd. EUR zugeführt; die Pensionsrückstellungen zum 31. Dezember 2011 betrugen 16.161 (10.070) Tsd. EUR.
Frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 2.987 (4.193) Tsd. EUR erhalten. Darin enthalten sind Leistungen aus Anlass der Beendigung des Dienstverhältnisses von 1.367 (2.600) Tsd. EUR. Für den Personenkreis bestehen Rückstellungen für Pensionen von 31.843 (25.520) 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 2011 zu leistenden Ausgleichszahlung entsprechend der geltenden Satzungsbestimmung. Die Bezüge des Aufsichtsrats der AUDI AG gemäß § 285 Nr. 9a HGB betragen 973 (698) Tsd. EUR, davon sind 202 (195) Tsd. EUR fixe Vergütungsbestandteile sowie 771 (503) Tsd. EUR variable Vergütungsbestandteile.

AUFWENDUNGEN FÜR DIE VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

in EUR	Fix	Variabel	**Gesamt 2011**
Prof. Dr. rer. nat. Dr.-Ing. e. h. Martin Winterkorn	–	–	**–**
Berthold Huber [1]	20.000	80.800	**100.800**
Dr. rer. pol. h. c. Bruno Adelt	11.000	40.400	**51.400**
Senator h. c. Helmut Aurenz	11.000	40.400	**51.400**
Heinz Eyer [1]	11.000	40.400	**51.400**
Dr. rer. pol. h. c. Francisco Javier Garcia Sanz	–	–	**–**
Johann Horn [1]	10.500	40.400	**50.900**
Peter Kössler	11.000	40.400	**51.400**
Peter Mosch [1]	15.500	60.600	**76.100**
Wolfgang Müller [1]	11.000	40.400	**51.400**
Prof. Dr. rer. pol. Horst Neumann	–	–	**–**
Dr.-Ing. Franz-Josef Paefgen	6.250	23.567	**29.817**
Hon.-Prof. Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	15.500	60.600	**76.100**
Dr. jur. Hans Michel Piëch	11.000	40.400	**51.400**
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Dieter Pötsch	–	–	**–**
Dr. jur. Ferdinand Oliver Porsche	15.500	60.600	**76.100**
Norbert Rank [1]	15.500	60.600	**76.100**
Jörg Schlagbauer [1]	15.500	60.600	**76.100**
Helmut Späth [1]	11.000	40.400	**51.400**
Max Wäcker [1]	11.000	40.400	**51.400**
Summe	202.250	770.967	**973.217**

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

Die tatsächliche Auszahlung einzelner Teile der Gesamtvergütung erfolgt gemäß § 16 der Satzung im Geschäftsjahr 2012.

Konzernabschluss
188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Konzernanhang
194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

Aufsichtsrat [1)]

Stand 31. Dezember 2011	
Prof. Dr. rer. nat. Dr.-Ing. e. h. 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 Anhang des Jahresfinanzberichts der AUDI AG aufgeführt.

2) Mitglied des Präsidiums und des Vermittlungsausschusses

3) Vorsitzender des Prüfungsausschusses (Audit Committee)

4) Stellvertretender Vorsitzender des Prüfungsausschusses

5) Mitglied des Prüfungsausschusses

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem 31. Dezember 2011 ergaben sich keine Ereignisse, über die nach IAS 10 berichtet werden muss.

Anteilsbesitz für den Audi Konzern

zum 31. Dezember 2011

WESENTLICHE KONZERNGESELLSCHAFTEN

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
Vollkonsolidierte Gesellschaften	
Inland	
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
Ausland	
Audi Australia Pty Ltd., Zetland (Australien)	100,0
AUDI AUSTRALIA RETAIL OPERATIONS 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 BRUSSELS PROPERTY S.A./N.V., Brüssel (Belgien)	100,0
Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking (China)	100,0
AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt., Győr (Ungarn)	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 SINGAPORE PTE. LTD., Singapur (Singapur)	100,0
AUDI TAIWAN CO., LTD., Taipeh (Taiwan)	100,0
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul (Südkorea)	100,0
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate)	100,0
Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien)	100,0
MML S.p.A., Sant'Agata Bolognese (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	
Ausland	
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China)	10,0

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

Konzernabschluss

188 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
189 Gesamtergebnisrechnung
190 Bilanz
191 Kapitalflussrechnung
192 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Konzernanhang

194 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
196 Entwicklung des Anlagevermögens 2010
198 Allgemeine Angaben
204 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
212 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
218 Erläuterungen zur Bilanz
227 Zusätzliche Erläuterungen
248 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
249 Anteilsbesitz

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, 6. Februar 2012

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 2011 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 6. Februar 2012

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser	Klaus Schuster
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Erklärung des Vorstands der AUDI AG

zum Konzernabschluss 2011

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.

Corporate Governance Bericht

253 Corporate Governance
253 Erklärung zur Unternehmensführung
254 Compliance
254 Risikomanagement
255 Kommunikation und Transparenz
255 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
256 Mandate des Vorstands
257 Mandate des Aufsichtsrats

CORPORATE GOVERNANCE

Deutscher Corporate Governance Kodex im Jahr 2011

Das Bundesministerium der Justiz hat am 2. Juli 2010 den Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gegeben. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben auch im abgelaufenen Geschäftsjahr die Empfehlungen und Anregungen des Kodex eingehend diskutiert und die entsprechenden Beschlüsse gefasst.

Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen

Den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 wird entsprochen. Es gelten jedoch die Einschränkungen, dass der Aufsichtsrat keinen Nominierungsausschuss bildet (Ziffer 5.3.3 Kodex). Nach Einschätzung des Gremiums würde ein solcher Ausschuss lediglich die Zahl der Ausschüsse erhöhen, ohne die Arbeit des Aufsichtsrats spürbar zu verbessern. Zudem werden die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahlen durchgeführt (Ziffer 5.4.3, Satz 1 Kodex). Listenwahlen sind durchaus üblich bei demokratischen Abstimmungen. 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. Allerdings bleiben Verträge, die vor diesem Zeitpunkt abgeschlossen wurden, aus Gründen des Bestandsschutzes von dieser Regelung unberührt.

Bei den Anregungen des Kodex gilt Folgendes:
Die AUDI AG überträgt 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. Zudem enthält die erfolgsorientierte Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats keine auf den langfristigen Unternehmenserfolg bezogene Bestandteile (Ziffer 5.4.6, Absatz 2, Satz 2 Kodex). Hier soll zunächst weiterhin die Diskussion in der Fachöffentlichkeit verfolgt werden.

Angaben gemäß Ziffer 6.6 des Kodex

Mitteilungspflichtige Erwerbs- oder Veräußerungsvorgänge sind im abgelaufenen 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 Aufsichtsrat und Vorstand wird detailliert im Anhang dieses Geschäftsberichts unter „Angaben zu Aufsichtsrat und Vorstand“ berichtet. Diese Informationen sind auch auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich (www.audi.de/gb-anhang).

Erklärung zum Kodex im Internet

Am 23. November 2011 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.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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

COMPLIANCE

Für die Unternehmensführung des Audi Konzerns bildet verantwortungsvolles und rechtmäßiges Verhalten eine elementare Grundlage. Compliance im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex bedeutet für den Vorstand, für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen sowie der unternehmensinternen Richtlinien zu sorgen und auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hinzuwirken. Der Audi Konzern hat daraus ein präventives, zukunftsorientiertes Compliance-Verständnis abgeleitet, das in seiner Gesamtheit das regelkonforme Verhalten der Organmitglieder und der Mitarbeiter des Unternehmens im Hinblick auf die einschlägigen gesetzlichen Ge- und Verbote sicherstellen soll.
Nach dem Vorbild des Volkswagen Konzerns, der mit seinem integrierten Ansatz Compliance und Risikomanagement im Bereich Governance, Risk & Compliance organisatorisch wie thematisch verknüpft, wurde im Berichtsjahr die Compliance-Organisation umstrukturiert und im Audi Konzern ein direktberichtender Bereich unter der Leitung eines Chief Compliance Officers geschaffen.
Im Audi Konzern hat der Chief Compliance Officer insbesondere die Aufgabe, den Vorstand zu beraten, zu unterstützen und sämtliche erforderliche Maßnahmen zur Sicherstellung von Compliance zu koordinieren. Um dies in der Praxis leben zu können, wurden innerhalb der AUDI AG Risiko-Compliance-Beauftragte für jeden Geschäftsbereich benannt. Daneben sind die von den Konzerngesellschaften ernannten Compliance Officer für den Chief Compliance Officer direkte Ansprechpartner vor Ort.
Die Compliance-Aktivitäten wurden im Berichtszeitraum national sowie international weiter vorangetrieben. So wurden unter anderem die Verhaltensgrundsätze des Audi Konzerns in Form eines Code of Conduct erarbeitet und unternehmensweit kommuniziert. Darüber hinaus wurden wichtige Aspekte der Verhaltensgrundsätze in Unternehmensprozesse integriert.
Weitere Schwerpunkte des Compliance-Programms 2011 waren präventive Maßnahmen zum Thema Antikorruption wie etwa die Einführung webbasierter Schulungen. Darüber hinaus bekennt sich der Vorstand der AUDI AG uneingeschränkt zum Compliance-Programm.
Der Audi Konzern ist an das weltweite System des Volkswagen Konzerns zur Verhinderung von Korruption angebunden. Dessen Anlaufstellen sind sowohl unabhängige Rechtsanwälte, die als Ombudsmänner eingesetzt sind, wie auch der Antikorruptionsbeauftragte des Volkswagen Konzerns. Letzterer steht jedem Mitarbeiter, aber auch Geschäftspartnern und Dritten, bei korruptionsrelevanten Fragen wie beispielsweise zur Zulässigkeit der Annahme von Geschenken beratend zur Verfügung. Außerdem besteht für alle Audi Mitarbeiter die Möglichkeit, mit der Compliance-Organisation des Audi Konzerns Kontakt aufzunehmen, um zu allen Compliance-relevanten Themen Fragen zu stellen und Unterstützung zu erhalten.
Die frühzeitige Erkennung und Bewertung von Risiken sind ein wesentlicher Inhalt des Compliance-Ansatzes des Audi Konzerns. So erfolgte im Berichtszeitraum eine konzernweite Risikoerfassung zu relevanten Compliance-Themen.
Die Aktivitäten im Rahmen des Compliance-Programms 2012 werden sich weiterhin auf präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Korruption sowie auf das Thema Kartellrecht konzentrieren. Auch hier liegt der Fokus auf Schulung sowie Information der Mitarbeiter.

RISIKOMANAGEMENT

Dem sorgsamen Umgang mit potenziellen Risiken wird im Audi Konzern eine hohe Bedeutung beigemessen. Das zu diesem Zweck implementierte konzernweite Risikomanagementsystem hilft Risiken zu identifizieren, zu minimieren und falls möglich auszuschließen. Darüber hinaus ermöglicht es auf veränderte Rahmenbedingungen schnell und umfassend zu reagieren.
Das zentrale Risikomanagement arbeitet partnerschaftlich mit den dezentralen Risikoverantwortlichen der Geschäftsbereiche und Tochtergesellschaften zusammen. Dabei setzt das zentrale Risikomanagement konzernweit gültige Standards und implementiert Regelungen, die eine einheitliche Risikoerfassung und -bewertung sicherstellen, welche unter anderem in einer internen Richtlinie des Vorstands verankert sind. Zur Kommunikation von Inhalten und Methodik wurden zielgruppengerechte Informationsveranstaltungen und Schulungen durchgeführt.

Darüber hinaus wurde die Zugriffsmöglichkeit auf Informationen zum Risikomanagement über interne Kommunikationsmedien wie das Intranet geschaffen.
Die regelmäßige standardisierte Risikoanalyse im Audi Konzern dient als Grundlage zur Identifikation von Schwerpunktthemen. Diese werden unter der Zielsetzung einer umfassenden und effektiven Risikosteuerung eingehend untersucht.
Detaillierte Informationen zum Risikomanagementsystem und eine Erläuterung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems enthält der Risikobericht im Lagebericht des Audi Konzerns auf den Seiten 175 bis 182.
Der durch den Aufsichtsrat eingerichtete Prüfungsausschuss beschäftigt sich insbesondere mit Fragestellungen zum Risikomanagement und dem internen Kontrollsystem. Das zentrale Risikomanagement verantwortet eine regelmäßige Information über die Risikolandschaft des Audi Konzerns an Vorstand und Aufsichtsrat und stellt dies durch konzernweit definierte Berichtswege sicher.

Corporate Governance Bericht
253 Corporate Governance
253 Erklärung zur Unternehmensführung
254 Compliance
254 Risikomanagement
255 Kommunikation und Transparenz
255 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
256 Mandate des Vorstands
257 Mandate des Aufsichtsrats

KOMMUNIKATION UND TRANSPARENZ

Der Audi Konzern veröffentlicht in seinem Geschäftsbericht sowie auf der Internetseite www.audi.de/investor-relations einen Finanzkalender, der alle wichtigen Veröffentlichungstermine sowie den Termin der Hauptversammlung enthält. Ergänzend hierzu macht das Unternehmen auf dieser Internetseite auch die Einladung und die Tagesordnung zur Hauptversammlung sowie eingegangene Gegenanträge bekannt. Dabei haben die Aktionäre die Wahl, ihr Stimmrecht auf der Hauptversammlung entweder selbst auszuüben, dieses Recht durch einen von ihnen bevollmächtigten Dritten ausüben zu lassen oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft entsprechend zu beauftragen. Darüber hinaus überträgt die AUDI AG die Hauptversammlung bis zum Beginn der Aussprache im Internet.
Das Wertpapierhandelsgesetz (§ 15 WpHG) verpflichtet die Inlandsemittenten von Finanzinstrumenten zur unverzüglichen Veröffentlichung und Mitteilung von Insiderinformationen, die sie unmittelbar betreffen. Die Pflicht zur sofortigen Veröffentlichung kursrelevanter Informationen soll ausschließen, dass Insider einen Wissensvorsprung durch Handel mit den Aktien zu ihrem Vorteil ausnutzen können. Die Ad-hoc-Mitteilungen der Gesellschaft werden im Internet unter www.audi.de/investor-relations in der Rubrik „News und Ad-hoc“ unter dem Menüpunkt „Ad-hoc-Meldungen“ veröffentlicht. In der Rubrik „News und Ad-hoc“ stehen darüber hinaus weitere Nachrichten und Informationen über den Audi Konzern, Stimmrechtsmitteilungen gemäß den §§ 21 ff. WpHG sowie sonstige rechtliche Angelegenheiten zum Abruf bereit. Die veröffentlichten Mitteilungen und Informationen sind auch in englischer Sprache verfügbar.
Ergänzend hierzu ist auf der oben genannten Internetseite unter der Rubrik „Corporate Governance“ das jährliche Dokument nach § 10 WpPG verfügbar, das eine detaillierte Aufstellung aller im Geschäftsjahr 2011 veröffentlichten kapitalmarktbezogenen Mitteilungen beinhaltet.
Mitteilungen über Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG sind auf der Internetseite www.audi.de/investor-relations in der Rubrik „Corporate Governance“ unter dem Menüpunkt „Directors’ Dealings“ abrufbar.

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.

MANDATE DES VORSTANDS

Stand aller Angaben: 31. Dezember 2011

Rupert Stadler (48)
Vorsitzender des Vorstands
Mandate:
- FC Bayern München AG, München
- MAN SE, München
- MAN Truck & Bus AG, München (Vorsitzender)
- ◆ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich

Ulf Berkenhagen (50)
Beschaffung
Mandat:
- MAN SE, München

Michael Dick (59)
Technische Entwicklung
Mandat:
- TÜV SÜD AG, München

Frank Dreves (59)
Produktion

Peter Schwarzenbauer (52)
Marketing und Vertrieb

Thomas Sigi (47)
Personal- und Sozialwesen

Axel Strotbek (47)
Finanz und Organisation
Mandat:
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig

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

- Mitgliedschaft in inländischen, gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- ◆ vergleichbare Mandate im In- und Ausland

MANDATE DES AUFSICHTSRATS

Stand aller Angaben: 31. Dezember 2011

Prof. Dr. rer. nat. Dr.-Ing. e. h. Martin Winterkorn (64) [1)]
Vorsitzender
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg
Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Mandate:
- FC Bayern München AG, München
- Salzgitter AG, Salzgitter

Berthold Huber (61)
Stellvertretender Vorsitzender
1. Vorsitzender der IG Metall, Frankfurt am Main

Mandate:
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Siemens AG, München (stellv. Vorsitzender)
- Volkswagen AG, Wolfsburg (stellv. Vorsitzender)

Dr. rer. pol. h. c. Bruno Adelt (72)
Ehem. Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg

Senator h. c. Helmut Aurenz (74)
Inhaber der ASB Unternehmensgruppe, Ludwigsburg

Mandate:
- Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese, Italien
- Scania AB, Södertälje, Schweden

Heinz Eyer (54)
Betriebsrat der AUDI AG, Werk Neckarsulm

Dr. rer. pol. h. c. Francisco Javier Garcia Sanz (54) [1)]
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg

Mandat:
- Criteria Caixaholding S.A., Barcelona, Spanien

Johann Horn (53)
1. Bevollmächtigter der IG Metall Verwaltungsstelle Ingolstadt

Mandat:
- Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg

Peter Kössler (52)
Leiter Werk Ingolstadt, AUDI AG

Peter Mosch (39)
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG

Mandate:
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg

Corporate Governance Bericht
253 Corporate Governance
253 Erklärung zur Unternehmensführung
254 Compliance
254 Risikomanagement
255 Kommunikation und Transparenz
255 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
256 Mandate des Vorstands
257 Mandate des Aufsichtsrats

Wolfgang Müller (63)
IG Metall, Bezirksleitung Bayern, München
Mandat:
- Schaeffler AG, Herzogenaurach

Prof. Dr. rer. pol. Horst Neumann (62) [1)]
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg
Mandat:
- Wolfsburg AG, Wolfsburg

Dr.-Ing. Franz-Josef Paefgen (65)
Ehem. Chairman and Chief Executive Bentley Motors Ltd., Crewe, Großbritannien
Mandate:
- ZF Friedrichshafen AG, Friedrichshafen
- Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese, Italien
- Valmet Automotive Inc., Uusikaupunki, Finnland

Hon.-Prof. Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (74)
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, Wolfsburg
Mandate:
- Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart
- MAN SE, München (Vorsitzender)
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitzender)
- Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
- Porsche Piech Holding AG, Salzburg, Österreich

Dr. jur. Hans Michel Piëch (69)
Rechtsanwalt, Wien, Österreich
Mandate:
- Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading, Großbritannien
- Porsche Cars North America, Inc., Wilmington, USA
- Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich (Vorsitzender)
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
- Porsche Ibérica S.A., Madrid, Spanien
- Porsche Italia S.p.A., Padua, Italien
- Porsche Piech Holding AG, Salzburg, Österreich (Vorsitzender)
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See, Österreich
- Volksoper Wien GmbH, Wien, Österreich

Corporate Governance Bericht

253 Corporate Governance
253 Erklärung zur Unternehmensführung
254 Compliance
254 Risikomanagement
255 Kommunikation und Transparenz
255 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
256 Mandate des Vorstands
257 Mandate des Aufsichtsrats

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Dieter Pötsch (60) [1)]
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg
Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

Mandat:

- ■ Bertelsmann AG, Gütersloh

Dr. jur. Ferdinand Oliver Porsche (50)
Vorstand der Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg, Österreich

Mandate:

- ■ Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart
- ■ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- ■ Volkswagen AG, Wolfsburg
- ◆ PGA S.A., Paris, Frankreich
- ◆ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
- ◆ Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen
- ◆ Voith GmbH, Heidenheim

Norbert Rank (56)
Vorsitzender des Betriebsrats der AUDI AG,
Werk Neckarsulm

Jörg Schlagbauer (34)
Betriebsrat der AUDI AG, Werk Ingolstadt

Helmut Späth (55)
Betriebsrat der AUDI AG, Werk Ingolstadt

Max Wäcker (57)
Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats der AUDI AG,
Werk Ingolstadt

1) Das Mitglied des Aufsichtsrats nimmt im Zusammenhang mit seiner Aufgabe der Konzernsteuerung und -überwachung innerhalb des Volkswagen Konzerns weitere Aufsichtsratsmandate bei Konzern- und wesentlichen Beteiligungsunternehmen wahr.

■ Mitgliedschaft in inländischen, gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

◆ vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Stand: Februar 2012 (Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.)

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienzklasse
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
Audi A1								
A1 1.2 TFSI	63	5-Gang	Super	6,2	4,4	5,1	118	C
A1 1.4 TFSI	90	6-Gang	Super	6,8	4,4	5,3	124	C
A1 1.4 TFSI (119 g CO_2/km) [1]	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,4	5,2	119	C
A1 1.4 TFSI	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	122	C
A1 1.4 TFSI	136	S tronic, 7-Gang	Super Plus	7,5	5,1	5,9	139	D
A1 2.0 TFSI quattro [2]	188	6-Gang	Super					
A1 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	4,4	3,4	3,8	99	A
A1 1.6 TDI	66	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	3,7	4,2	110	B
A1 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	4,4	3,4	3,8	99	A
A1 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	5,0	3,6	4,1	108	A
Audi A1 Sportback								
A1 Sportback 1.2 TFSI	63	5-Gang	Super	6,2	4,4	5,1	118	C
A1 Sportback 1.4 TFSI	90	6-Gang	Super	6,9	4,6	5,4	126	C
A1 Sportback 1.4 TFSI	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	122	C
A1 Sportback 1.4 TFSI	136	S tronic, 7-Gang	Super Plus	7,5	5,1	5,9	139	D
A1 Sportback 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	4,4	3,4	3,8	99	A
A1 Sportback 1.6 TDI	66	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	3,7	4,2	110	B
A1 Sportback 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	4,4	3,4	3,8	99	A
Audi A3								
A3 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	6,7	4,7	5,5	127	C
A3 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	123	B
A3 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,3	4,8	5,7	132	C
A3 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,4	4,7	5,3	124	B
A3 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,7	5,3	6,6	152	D
A3 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,5	5,2	6,5	149	D
A3 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	9,7	6,0	7,3	170	E
A3 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	9,8	5,5	7,1	164	E
A3 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,8	7,3	168	E
A3 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	6,1	7,5	174	E
A3 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	5,6	3,7	4,4	114	B
A3 1.6 TDI (99 g CO_2/km) [1]	77	5-Gang	Diesel	4,7	3,3	3,8	99	A+
A3 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,0	3,7	4,1	109	A
A3 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,5	3,9	4,2	109	A
A3 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,5	3,8	4,4	115	A
A3 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	129	B
A3 2.0 TDI quattro	103	6-Gang	Diesel	6,3	4,2	5,0	129	B
A3 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	5,7	4,2	4,7	123	B
A3 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,6	4,5	4,9	128	B
A3 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,1	4,6	5,2	135	B
S3 2.0 TFSI quattro	195	6-Gang	Super Plus	11,8	6,6	8,5	198	F
S3 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Gang	Super Plus	11,1	6,7	8,3	193	F
Audi A3 Sportback								
A3 Sportback 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	6,7	4,7	5,5	127	C
A3 Sportback 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	123	B
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,3	4,9	5,8	134	C
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,6	4,8	5,5	127	B
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,7	5,3	6,6	153	D
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,5	5,2	6,5	149	D
A3 Sportback 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	9,8	6,1	7,4	173	E
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	9,9	5,6	7,2	168	E
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,8	7,3	168	E
A3 Sportback 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	10,0	6,2	7,6	176	E
A3 Sportback 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	5,3	3,9	4,4	116	A
A3 Sportback 1.6 TDI (102 g CO_2/km) [1]	77	5-Gang	Diesel	4,8	3,4	3,9	102	A+
A3 Sportback 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,2	112	A
A3 Sportback 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,9	4,3	112	A
A3 Sportback 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,5	3,8	4,4	115	A
A3 Sportback 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	129	B
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	103	6-Gang	Diesel	6,3	4,2	5,0	129	B
A3 Sportback 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	5,7	4,2	4,7	123	B
A3 Sportback 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,6	4,6	5,0	130	B
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,1	4,6	5,2	135	B
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	6-Gang	Super Plus	11,8	6,7	8,5	199	F
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Gang	Super Plus	11,2	6,8	8,4	195	F
RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	13,1	6,8	9,1	212	F

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraft-stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienz-klasse
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
Audi A3 Cabriolet								
A3 Cabriolet 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	7,0	5,0	5,7	132	B
A3 Cabriolet 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,4	5,2	6,0	139	C
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,9	5,5	6,7	156	D
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,7	5,4	6,6	154	C
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	10,0	5,6	7,2	169	D
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,9	7,4	171	D
A3 Cabriolet 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,2	3,9	4,3	114	A
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,7	3,9	4,6	119	A
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	6,0	4,6	5,1	134	B
Audi Q3								
Q3 2.0 TFSI quattro	125	6-Gang	Super	9,5	6,1	7,3	174	D
Q3 2.0 TFSI quattro	125	S tronic, 7-Gang	Super	10,2	6,4	7,7	179	D
Q3 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,2	6,4	7,7	179	D
Q3 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	6,2	4,7	5,2	137	B
Q3 2.0 TDI quattro	130	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,0	5,3	5,9	156	C
Audi TT Coupé								
TT Coupé 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,5	5,2	6,4	149	D
TT Coupé 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,4	5,2	6,4	147	D
TT Coupé 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,9	5,2	6,6	154	D
TT Coupé 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,4	7,1	164	E
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,7	7,2	169	E
TT Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,0	4,3	5,3	139	C
TT Coupé 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	7,0	4,7	5,5	144	C
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	6-Gang	Super Plus	10,8	6,2	7,9	184	F
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,6	6,0	7,7	179	E
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	12,6	6,8	9,0	209	G
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	12,3	6,3	8,5	197	F
Audi TT Roadster								
TT Roadster 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,6	5,3	6,5	152	D
TT Roadster 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,6	5,3	6,6	152	D
TT Roadster 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	9,0	5,4	6,7	156	D
TT Roadster 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Gang	Super	10,0	5,6	7,2	168	E
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Gang	Super	10,2	5,7	7,4	172	E
TT Roadster 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,2	4,5	5,5	144	C
TT Roadster 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	7,1	4,8	5,6	146	C
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	6-Gang	Super Plus	10,9	6,4	8,1	189	F
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,8	6,2	7,9	184	E
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	12,8	7,0	9,1	212	G
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	12,4	6,4	8,6	199	F
Audi A4 Limousine								
A4 1.8 TFSI	88	6-Gang	Super	8,6	5,3	6,5	151	C
A4 1.8 TFSI	88	multitronic, stufenlos	Super	7,6	5,4	6,2	144	C
A4 1.8 TFSI	125	6-Gang	Super	7,4	4,8	5,7	134	B
A4 1.8 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	6,9	5,1	5,8	134	B
A4 1.8 TFSI quattro	125	6-Gang	Super	8,1	5,2	6,2	144	B
A4 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Gang	Super	8,2	5,1	6,2	144	C
			E85	11,1	6,9	8,5	139	B
A4 2.0 TFSI quattro flexible fuel	132	6-Gang	Super	9,0	5,5	6,8	159	C
			E85	12,4	7,7	9,4	154	C
A4 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	7,7	5,0	6,0	140	B
A4 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	8,9	5,6	6,8	159	C
A4 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	8,8	5,8	7,0	159	C
A4 3.0 TFSI quattro	200	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,6	8,1	190	D
A4 2.0 TDI	88	6-Gang	Diesel	5,4	3,9	4,5	117	A
A4 2.0 TDI	100	6-Gang	Diesel	5,2	3,7	4,3	112	A
A4 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	5,4	4,0	4,5	119	A
A4 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	5,7	4,4	4,8	127	A
A4 2.0 TDI	120	6-Gang	Diesel	5,4	3,8	4,4	115	A
A4 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	5,5	4,1	4,6	120	A
A4 2.0 TDI	130	multitronic, stufenlos	Diesel	5,7	4,4	4,8	127	A
A4 2.0 TDI quattro	130	6-Gang	Diesel	6,1	4,5	5,1	134	B
A4 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,5	4,6	4,9	129	A
A4 3.0 TDI quattro	180	6-Gang	Diesel	7,2	4,9	5,8	152	B
A4 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,8	5,1	5,7	149	B
A4 3.0 TDI clean diesel quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,8	5,0	5,7	149	B
S4 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,6	8,1	190	D

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienzklasse
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
Audi A4 Avant								
A4 Avant 1.8 TFSI	88	6-Gang	Super	8,6	5,5	6,6	154	C
A4 Avant 1.8 TFSI	88	multitronic, stufenlos	Super	7,6	5,7	6,4	149	C
A4 Avant 1.8 TFSI	125	6-Gang	Super	7,7	5,2	6,1	141	B
A4 Avant 1.8 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	7,0	5,4	6,0	139	B
A4 Avant 1.8 TFSI quattro	125	6-Gang	Super	8,1	5,5	6,5	149	B
A4 Avant 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Gang	Super	8,2	5,3	6,4	149	C
			E85	11,3	7,3	8,8	144	B
A4 Avant 2.0 TFSI quattro flexible fuel	132	6-Gang	Super	9,0	5,8	6,9	162	C
			E85	12,4	7,9	9,5	157	C
A4 Avant 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	7,7	5,4	6,2	144	B
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,0	5,8	7,0	162	C
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	8,7	6,0	7,1	163	C
A4 Avant 3.0 TFSI quattro	200	S tronic, 7-Gang	Super	11,2	6,8	8,4	197	E
A4 Avant 2.0 TDI	88	6-Gang	Diesel	5,6	4,2	4,7	123	A
A4 Avant 2.0 TDI	100	6-Gang	Diesel	5,3	3,9	4,4	116	A
A4 Avant 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	5,6	4,2	4,7	124	A
A4 Avant 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	5,6	4,5	4,9	129	A
A4 Avant 2.0 TDI	120	6-Gang	Diesel	5,4	4,0	4,5	120	A
A4 Avant 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	5,7	4,3	4,8	126	A
A4 Avant 2.0 TDI	130	multitronic, stufenlos	Diesel	5,6	4,5	4,9	129	A
A4 Avant 2.0 TDI quattro	130	6-Gang	Diesel	6,3	4,7	5,3	139	B
A4 Avant 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,7	4,8	5,1	135	A
A4 Avant 3.0 TDI quattro	180	6-Gang	Diesel	7,3	5,1	5,9	154	B
A4 Avant 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,0	5,2	5,9	154	B
A4 Avant 3.0 TDI clean diesel quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,9	5,2	5,9	154	B
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	11,1	6,8	8,4	197	D
Audi A4 allroad quattro								
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	9,1	6,1	7,2	169	C
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,0	6,3	7,3	170	C
A4 allroad quattro 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	6,9	5,3	5,8	153	B
A4 allroad quattro 2.0 TDI	130	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,0	5,4	6,0	156	B
A4 allroad quattro 3.0 TDI	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,5	6,2	161	B
A4 allroad quattro 3.0 TDI clean diesel	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,1	5,4	6,0	159	B
Audi A5 Sportback								
A5 Sportback 1.8 TFSI	125	6-Gang	Super	7,5	4,9	5,8	136	B
A5 Sportback 1.8 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	7,0	5,2	5,9	136	B
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,1	6,3	144	B
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	7,7	5,3	6,2	144	B
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	8,9	5,6	6,8	159	C
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	8,8	5,8	7,0	159	C
A5 Sportback 3.0 TFSI quattro	200	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,6	8,1	190	D
A5 Sportback 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	5,4	4,0	4,5	119	A
A5 Sportback 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	5,7	4,4	4,8	127	A
A5 Sportback 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	5,5	4,1	4,6	120	A
A5 Sportback 2.0 TDI	130	multitronic, stufenlos	Diesel	5,7	4,4	4,8	127	A
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	130	6-Gang	Diesel	6,1	4,5	5,1	134	B
A5 Sportback 3.0 TDI	150	6-Gang	Diesel	6,4	4,3	5,1	133	A
A5 Sportback 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,5	4,6	4,9	129	A
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	180	6-Gang	Diesel	7,2	4,9	5,8	152	B
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,8	5,1	5,7	149	B
A5 Sportback 3.0 TDI clean diesel quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,9	5,1	5,8	152	B
S5 Sportback 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,6	8,1	190	D
Audi A5 Coupé								
A5 Coupé 1.8 TFSI	125	6-Gang	Super	7,4	4,8	5,7	134	B
A5 Coupé 1.8 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	6,9	5,1	5,8	134	B
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,1	6,3	144	C
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	7,7	5,0	6,0	140	B
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	8,9	5,6	6,8	159	C
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	8,8	5,8	7,0	159	C
A5 Coupé 3.0 TFSI quattro	200	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,6	8,1	190	D
A5 Coupé 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	5,5	4,1	4,6	120	A
A5 Coupé 2.0 TDI	130	multitronic, stufenlos	Diesel	5,5	4,3	4,7	123	A
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	130	6-Gang	Diesel	6,1	4,5	5,1	134	B
A5 Coupé 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,5	4,6	4,9	129	A
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	180	6-Gang	Diesel	7,3	4,9	5,8	151	B
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,8	5,1	5,7	149	B

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraft-stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienz-klasse
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
A5 Coupé 3.0 TDI clean diesel quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,8	5,0	5,7	149	B
S5 Coupé 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,6	8,1	190	D
RS 5 Coupé 4.2 FSI quattro	331	S tronic, 7-Gang	Super Plus	14,4	8,3	10,5	246	G
Audi A5 Cabriolet								
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	125	6-Gang	Super	7,9	5,1	6,2	143	B
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	7,2	5,6	6,2	143	B
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,6	5,4	6,6	154	C
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	7,8	5,6	6,4	149	B
A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	8,8	6,1	7,2	164	C
A5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	200	S tronic, 7-Gang	Super	11,2	6,9	8,5	199	D
A5 Cabriolet 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	5,6	4,2	4,7	124	A
A5 Cabriolet 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	5,7	4,3	4,8	126	A
A5 Cabriolet 2.0 TDI	130	multitronic, stufenlos	Diesel	5,8	4,6	5,0	132	A
A5 Cabriolet 2.0 TDI quattro	130	6-Gang	Diesel	6,5	4,9	5,4	142	A
A5 Cabriolet 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,8	4,9	5,2	138	A
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,0	5,2	5,9	154	B
S5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	11,2	6,9	8,5	199	D
Audi Q5								
Q5 2.0 TFSI quattro	132	6-Gang	Super	10,3	6,8	8,1	188	D
Q5 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	10,3	6,8	8,1	188	D
Q5 2.0 TFSI quattro	155	tiptronic, 8-stufig	Super	11,0	7,1	8,6	199	D
Q5 3.2 FSI quattro	199	S tronic, 7-Gang	Super	12,3	7,6	9,3	218	E
Q5 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,2	5,4	5,7	149	B
Q5 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	7,2	5,6	6,2	162	B
Q5 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,3	5,6	6,2	163	C
Q5 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,8	5,9	7,0	184	C
Q5 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	9,2	6,6	7,5	199	D
Q5 2.0 TFSI hybrid quattro	180 [3)]	tiptronic, 8-stufig	Super	6,6	7,1	6,9	159	B
Audi A6 Limousine								
A6 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,3	5,4	6,5	151	C
A6 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	8,1	5,4	6,4	149	B
A6 2.8 FSI	150	6-Gang	Super	10,5	6,0	7,7	177	D
A6 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172	D
A6 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187	D
A6 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190	D
A6 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	6,0	4,4	4,9	129	A
A6 2.0 TDI	130	multitronic, stufenlos	Diesel	6,0	4,4	5,0	132	A
A6 3.0 TDI	150	6-Gang	Diesel	6,5	4,4	5,3	139	B
A6 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,8	4,6	5,1	133	A
A6 3.0 TDI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,7	5,0	5,7	149	B
A6 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,2	5,9	156	B
A6 3.0 TDI clean diesel quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,3	5,1	5,9	156	B
A6 3.0 TDI quattro	230	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,0	5,6	6,4	169	C
A6 2.0 TFSI hybrid [2)]	180 [3)]	tiptronic, 8-stufig	Super					
S6 4.0 TFSI quattro [2)]	309	S tronic, 7-Gang	Super					
Audi A6 Avant								
A6 Avant 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,4	5,5	6,6	154	C
A6 Avant 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	8,2	5,5	6,5	152	B
A6 Avant 2.8 FSI	150	6-Gang	Super	10,5	6,0	7,7	177	D
A6 Avant 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172	C
A6 Avant 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187	D
A6 Avant 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190	D
A6 Avant 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	6,1	4,5	5,0	132	A
A6 Avant 2.0 TDI	130	multitronic, stufenlos	Diesel	6,1	4,5	5,1	135	A
A6 Avant 3.0 TDI	150	6-Gang	Diesel	6,5	4,4	5,3	139	A
A6 Avant 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,9	4,7	5,2	136	A
A6 Avant 3.0 TDI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,8	5,1	5,8	152	B
A6 Avant 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,2	5,9	156	B
A6 Avant 3.0 TDI clean diesel quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,3	5,1	5,9	156	B
A6 Avant 3.0 TDI quattro	230	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,0	5,6	6,4	169	B
S6 Avant 4.0 TFSI quattro [2)]	309	S tronic, 7-Gang	Super					
Audi A6 allroad quattro								
A6 allroad quattro 3.0 TFSI	228	S tronic, 7-Gang	Super	11,8	7,1	8,9	206	D
A6 allroad quattro 3.0 TDI	150	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,0	5,5	6,1	159	B
A6 allroad quattro 3.0 TDI	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,4	5,6	6,3	165	B
A6 allroad quattro 3.0 TDI	230	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,9	6,0	6,7	176	C

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienzklasse
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
Audi A7 Sportback								
A7 Sportback 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172	C
A7 Sportback 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187	D
A7 Sportback 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190	D
A7 Sportback 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	5,9	4,7	5,1	135	A
A7 Sportback 3.0 TDI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,8	5,1	5,8	152	B
A7 Sportback 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,2	5,9	156	B
A7 Sportback 3.0 TDI clean diesel quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,3	5,1	5,9	156	B
A7 Sportback 3.0 TDI quattro	230	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,0	5,6	6,4	169	B
S7 Sportback 4.0 TFSI quattro [2]	309	S tronic, 7-Gang	Super					
Audi Q7								
Q7 3.0 TFSI quattro	200	tiptronic, 8-stufig	Super	14,4	8,5	10,7	249	E
Q7 3.0 TFSI quattro	245	tiptronic, 8-stufig	Super	14,4	8,5	10,7	249	E
Q7 3.0 TDI quattro	150	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,2	6,5	7,2	189	B
Q7 3.0 TDI quattro	180	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,6	6,7	7,4	195	B
Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	180	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,8	6,6	7,4	195	B
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 8-stufig	Diesel	12,0	7,6	9,2	242	D
Q7 V12 TDI quattro	368	tiptronic, 6-stufig	Diesel	14,8	9,3	11,3	298	E
Audi A8								
A8 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	11,7	7,1	8,8	204	D
A8 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,3	7,2	9,5	219	E
A8 3.0 TDI	150	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,4	5,2	6,0	158	B
A8 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,9	5,6	6,4	169	B
A8 3.0 TDI clean diesel quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,1	5,6	6,4	169	B
A8 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	9,3	6,3	7,4	195	C
S8 4.0 TFSI quattro [2]	382	tiptronic, 8-stufig	Super Plus					
A8 2.0 TFSI hybrid [2]	180 [3]	tiptronic, 8-stufig	Super					
Audi A8 L								
A8 L 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	11,7	7,1	8,8	205	D
A8 L 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,6	7,4	9,7	224	E
A8 L 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,9	5,7	6,5	171	B
A8 L 3.0 TDI clean diesel quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,1	5,7	6,5	171	B
A8 L 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	9,4	6,4	7,5	198	C
A8 L W12 quattro	368	tiptronic, 8-stufig	Super	16,6	9,1	11,9	277	G
Audi R8 Coupé								
R8 4.2 FSI quattro	316	6-Gang	Super Plus	21,3	10,0	14,2	332	G
R8 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,4	13,3	310	G
R8 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,2	10,6	14,9	346	G
R8 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,1	9,9	13,9	326	G
R8 GT 5.2 FSI quattro	412	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,0	9,9	13,9	323	G
Audi R8 Spyder								
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	6-Gang	Super Plus	21,3	10,3	14,4	337	G
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,6	13,5	315	G
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,2	10,7	14,9	349	G
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,5	10,2	14,2	332	G
R8 GT Spyder 5.2 FSI quattro	412	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,5	10,2	14,2	332	G
Lamborghini Gallardo								
Gallardo LP 550-2	405	6-Gang	Super Plus	22,0	9,9	14,4	341	G
Gallardo LP 550-2	405	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,2	13,3	315	G
Gallardo LP 560-4	412	6-Gang	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351	G
Gallardo LP 560-4	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,7	9,6	13,7	325	G
Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	6-Gang	Super Plus	22,2	10,0	14,4	344	G
Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,4	9,4	13,5	319	G
Gallardo LP 570-4 Super Trofeo Stradale	419	6-Gang	Super Plus	22,2	10,0	14,4	344	G
Gallardo LP 570-4 Super Trofeo Stradale	419	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,4	9,4	13,5	319	G
Lamborghini Gallardo Spyder								
Gallardo LP 550-2 Spyder	405	6-Gang	Super Plus	22,7	10,3	14,8	354	G
Gallardo LP 550-2 Spyder	405	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,8	9,7	13,8	330	G
Gallardo LP 560-4 Spyder	412	6-Gang	Super Plus	22,7	10,3	14,8	354	G
Gallardo LP 560-4 Spyder	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,8	9,7	13,8	330	G
Gallardo LP 570-4 Spyder Performante	419	6-Gang	Super Plus	22,4	10,1	14,6	350	G
Gallardo LP 570-4 Spyder Performante	419	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,5	9,6	13,6	327	G
Lamborghini Aventador								
Aventador LP 700-4	515	ISR, 7-Gang	Super Plus	27,3	11,3	17,2	398	G

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.
3) Gesamtleistung System (kurzzeitig)

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, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern-Scharnhausen, unentgeltlich erhältlich ist.

10-Jahres-Übersicht

IFRS		2002	2003 [1]	2004 [1]
Produktion	Automobile	735.913	761.582	784.972
	Motoren	1.284.488	1.342.883	1.485.536
Auslieferungen an Kunden				
Audi Konzern	Automobile	995.531	1.003.791	971.832
Marke Audi	Automobile	742.128	769.893	779.441
Deutschland	Automobile	243.650	237.786	235.092
Außerhalb Deutschlands	Automobile	498.478	532.107	544.349
Außerhalb Deutschlands	Prozent	67,2	69,1	69,8
Marktanteil Deutschland	Prozent	7,4	7,4	7,2
Marke Lamborghini	Automobile	424	1.305	1.592
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	Automobile	252.979	232.593	190.799
Belegschaft	Durchschnitt	51.198	52.689	53.144
Aus der Gewinn-und-Verlust-Rechnung				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	22.603	23.406	24.506
Materialaufwand	Mio. EUR	16.726	17.163	17.676
Personalaufwand	Mio. EUR	2.739	2.938	3.072
Personalaufwand je Mitarbeiter	EUR	53.496	55.763	57.798
Abschreibungen	Mio. EUR	1.614	1.833	1.852
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	1.301	1.051	1.238
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	1.219	1.101	1.143
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	752	811	871
Aus der Bilanz (31.12.)				
Langfristige Vermögenswerte	Mio. EUR	8.308	8.588	8.970
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. EUR	4.342	5.475	5.934
Eigenkapital	Mio. EUR	4.761	5.487	5.828
Fremdkapital	Mio. EUR	7.889	8.576	9.076
Bilanzsumme	Mio. EUR	12.650	14.063	14.904
Aus der Kapitalflussrechnung				
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	2.440	2.786	2.690
Investitionstätigkeit [2]	Mio. EUR	2.305	2.015	2.041
Netto-Liquidität (31.12.)	Mio. EUR	877	1.530	2.033
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen				
Operative Umsatzrendite	Prozent	5,8	4,5	5,1
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	5,4	4,7	4,7
Eigenkapitalquote (31.12.)	Prozent	37,6	39,0	39,1
Audi Aktie				
Aktienkurs (Jahresschlusskurs) [3]	EUR	191,00	225,00	220,15
Ausgleichszahlung	EUR	1,30	1,05	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 19. April 2012

2005 [1]	2006	2007	2008	2009	2010	**2011**
811.522	926.180	980.880	1.029.041	932.260	1.150.018	**1.365.499**
1.695.045	1.895.695	1.915.633	1.901.760	1.384.240	1.648.193	**1.884.157**
1.045.114	1.135.554	1.200.701	1.223.506	1.145.360	1.293.453	**1.512.014**
829.109	905.188	964.151	1.003.469	949.729	1.092.411	**1.302.659**
247.125	257.792	254.014	258.111	228.844	229.157	**254.011**
581.984	647.396	710.137	745.358	720.885	863.254	**1.048.648**
70,2	71,5	73,7	74,3	75,9	79,0	**80,5**
7,4	7,6	7,9	8,1	6,2	7,8	**7,9**
1.600	2.087	2.406	2.430	1.515	1.302	**1.602**
214.405	228.279	234.144	217.607	194.116	199.740	**207.753**
52.412	52.297	53.347	57.822	58.011	59.513	**62.806**
26.591	31.142	33.617	34.196	29.840	35.441	**44.096**
19.139	21.627	23.092	23.430	18.512	21.802	**28.594**
3.136	3.440	3.406	3.709	3.519	4.274	**5.076**
59.834	65.771	63.846	64.467	60.656	71.818	**80.819**
1.930	2.515	2.287	1.908	1.775	2.170	**1.793**
1.407	2.015	2.705	2.772	1.604	3.340	**5.348**
1.310	1.946	2.915	3.177	1.928	3.634	**6.041**
824	1.343	1.692	2.207	1.347	2.630	**4.440**
8.597	8.285	8.325	9.537	9.637	10.584	**12.209**
7.515	10.625	14.253	16.519	16.913	20.188	**24.811**
6.104	7.265	8.355	10.328	10.632	11.310	**12.903**
10.008	11.645	14.223	15.728	15.918	19.462	**24.117**
16.112	18.910	22.578	26.056	26.550	30.772	**37.019**
3.252	4.428	4.876	4.338	4.119	5.797	**6.295**
1.670	1.890	2.084	2.412	1.798	2.260	**2.905**
3.391	5.720	7.860	9.292	10.665	13.383	**15.716**
5,3	6,5	8,0	8,1	5,4	9,4	**12,1**
4,9	6,2	8,7	9,3	6,5	10,3	**13,7**
37,9	38,4	37,0	39,6	40,0	36,8	**34,9**
308,00	540,00	625,00	466,49	500,00	650,00	**542,05**
1,15	1,25	1,80	1,93	1,60	2,20	**X [4]**