Audi Konzern Finanzen 2012

140 Lagebericht des Audi Konzerns für das Geschäftsjahr 2012

140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Die Verbrauchs- und Emissionsangaben der im Lagebericht des Audi Konzerns genannten Fahrzeuge sind ab Seite 280 angegeben.

202 Audi Konzernabschluss zum 31. Dezember 2012

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung
208 Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens im Geschäftsjahr 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

268 Bilanzeid

269 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

270 Erklärung des Vorstands der AUDI AG

271 Corporate Governance Bericht

271 Corporate Governance
273 Erklärung zur Unternehmensführung
273 Compliance
274 Risikomanagement
275 Kommunikation und Transparenz
275 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
276 Mandate des Vorstands
277 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 Marken Audi und Lamborghini seit Jahren zu den erfolgreichsten Automobilherstellern im Premium- und Supersportwagensegment. Durch die Akquisition der DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A., Bologna (Italien), und ihrer Tochtergesellschaften bietet der Audi Konzern seinen Kunden darüber hinaus seit Juli 2012 auch Motorräder von einem der erfolgreichsten Hersteller in diesem Segment.

2012 lieferte der Audi Konzern insgesamt 1.634.312 (1.512.014) Automobile an Kunden aus. Im Kern des Unternehmens steht die Marke Audi, die für ein modernes und unverwechselbares Design, technologische Innovationen sowie die hohe Qualität bei Verarbeitung und den verwendeten Materialien steht. Der Anspruch, die hohen Kundenerwartungen zu erfüllen sowie wegweisende Fahrzeugkonzepte zu entwickeln, steht dabei stets im Vordergrund und wird über den Markenkern „Vorsprung durch Technik“ verdeutlicht, der die Markenwerte Sportlichkeit, Progressivität und Hochwertigkeit umfasst. 2012 steigerte die Kernmarke Audi ihre Auslieferungen um 11,7 Prozent auf einen neuen Bestwert von 1.455.123 (1.302.659) Automobile.

Die italienische Traditionsmarke Lamborghini entwickelte sich im vergangenen Jahr ebenfalls sehr erfolgreich und steigerte die Auslieferungen deutlich auf 2.083 (1.602) Supersportwagen. Diese zeichnen sich vor allem durch ihr faszinierendes Design, hohe technologische Kompetenz, hochwertige Verarbeitung sowie eine ausgesprochen große Fahrdynamik aus.

Darüber hinaus liefert der Audi Konzern über seine Vertriebsgesellschaften auch Automobile der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns aus.

Die Motorräder des neuen Familienmitglieds Ducati stehen nicht nur für einzigartiges Design, sondern auch für herausragende Kompetenz im Bereich der Leichtbautechnologie sowie der Motorenentwicklung, was durch zahlreiche Erfolge im Motorsport belegt wird. Seit der Erstkonsolidierung im Juli 2012 wurden im verbleibenden Geschäftsjahr 16.786 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Gesamtjahr 2012 steigerte die Ducati Gruppe die Auslieferungen auf 44.102 (42.233) Motorräder.

AUSLIEFERUNGEN DES AUDI KONZERNS NACH SEGMENTEN UND MARKEN

	2012	2011
Segment Automobile	**1.634.312**	1.512.014
Marke Audi	**1.455.123**	1.302.659
Marke Lamborghini	**2.083**	1.602
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**177.106**	207.753
Segment Motorräder	**16.786**	–
Marke Ducati [1)]	**16.786**	–

1) Motorradauslieferungen seit Erwerb der Ducati Gruppe im Juli 2012

Wesentliche Konzernstandorte

Die Zentrale des Audi Konzerns hat ihren Sitz in Ingolstadt. Neben der Technischen Entwicklung, dem Vertrieb und der Verwaltung befindet sich hier ein Großteil der Produktion. So werden in Ingolstadt die Modelle Audi A3 und A3 Sportback, die Fahrzeuge der Baureihe A4, der A5 Sportback, die Modelle A5 Coupé, RS 5 Coupé und Q5 gefertigt. Darüber hinaus werden am Konzernsitz auch die Karosserien für das A3 Cabriolet und die TT Baureihe produziert.

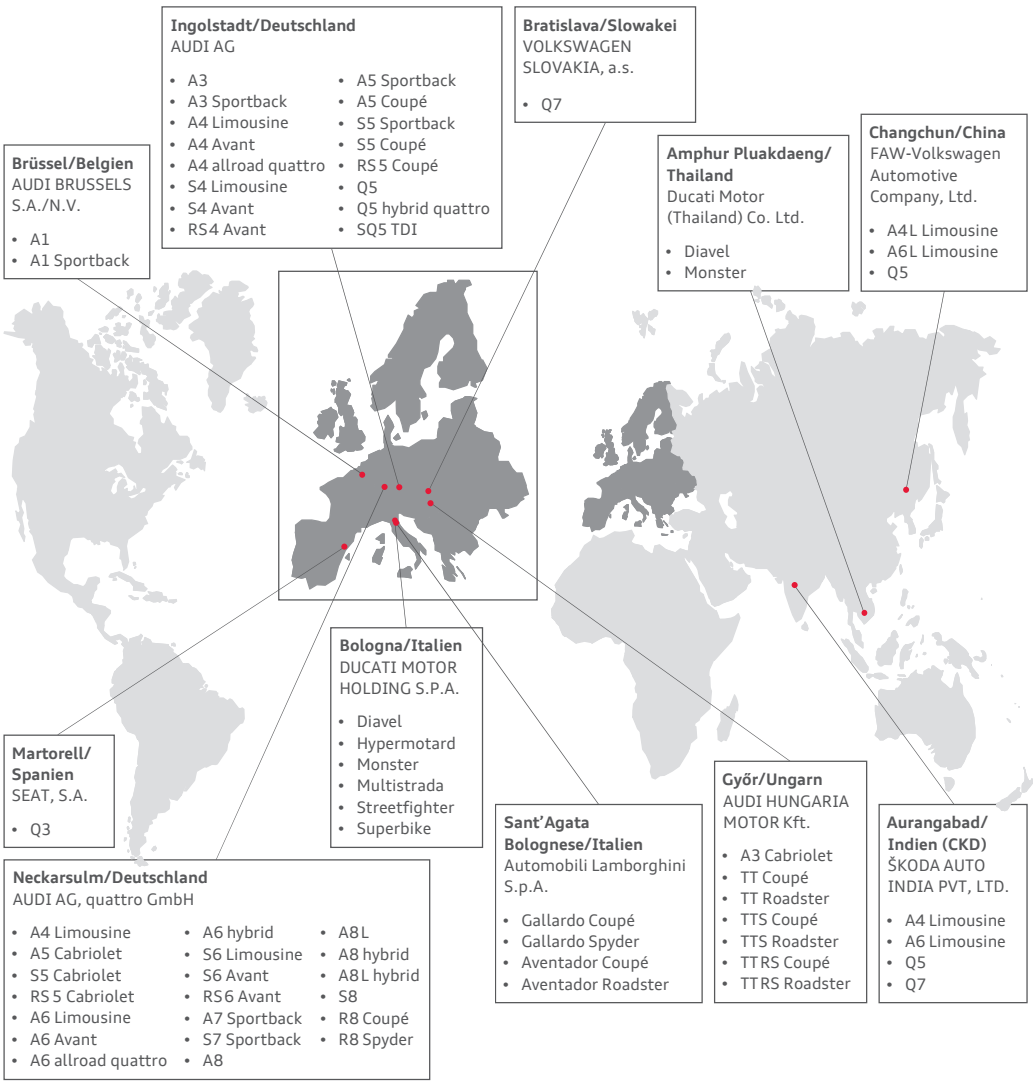
Am Standort Neckarsulm werden die Modelle A4 Limousine, A5 und RS 5 Cabriolet, die Fahrzeuge der Baureihe A6, der A7 Sportback sowie die Luxuslimousine A8 hergestellt. Hier befindet sich zudem der Unternehmenssitz der quattro GmbH, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der AUDI AG. Neben attraktiven High-Performance-Fahrzeugen wie den RS-Modellen fertigt die quattro GmbH in einer Manufaktur die Supersportwagen der R8 Baureihe. Darüber hinaus bietet das Unternehmen exklusive Individualisierungsmöglichkeiten sowie hochwertige Accessoires rund um die Marke mit den Vier Ringen.

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. entwickelt und produziert im ungarischen Győr Motoren für die AUDI AG, für weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie für Dritte. Zusätzlich werden dort der Audi TT als Coupé und Roadster sowie das Audi A3 Cabriolet im Verbund mit dem Werk

Ingolstadt gebaut. Im Frühjahr 2012 feierte das ungarische Unternehmen darüber hinaus Richtfest des neuen Automobilwerks, in dem ab 2013 ein weiteres Mitglied der A3 Baureihe vom Band rollen wird. Seit seiner Gründung im Jahr 1993 hat sich das Unternehmen zu einem der größten Exporteure und umsatzstärksten Gesellschaften Ungarns entwickelt.
Auf die exklusive Fertigung der Modelle A1 und A1 Sportback hat sich die AUDI BRUSSELS S.A./N.V. in Brüssel (Belgien) spezialisiert.
Im norditalienischen Sant'Agata Bolognese stellt die Automobili Lamborghini S.p.A. die exklusiven Supersportwagen Gallardo und Aventador her. Auch die Zwölfzylinder-Motoren für den Aventador werden von Lamborghini vor Ort produziert.
An den beiden Standorten Bratislava (Slowakei) und Martorell (Spanien) werden im Rahmen des VW Konzernverbundes die SUV-Modelle Q7 bzw. Q3 gefertigt.
Vom Joint-Venture-Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), werden die A4 Limousine und die A6 Limousine jeweils mit langem Radstand sowie der Q5 für den lokalen Markt produziert.
Im Rahmen des VW Konzernverbundes erfolgt im indischen Aurangabad die lokale Produktion der Modelle A4 Limousine, A6 Limousine, Q5 sowie Q7.
In Bologna (Italien) fertigt die DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A. Motorräder der Modelle Diavel, Hypermotard, Monster, Multistrada, Streetfighter und Superbike. Motorräder der Baureihen Diavel und Monster stellt das Unternehmen zudem in Amphur Pluakdaeng (Thailand) her.

Lagebericht
140 Audi Konzern
140 Struktur
142 Strategie
148 Aktie
149 Übernahmerechtliche Angaben
150 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
150 Erklärung zur Unternehmensführung
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

PRODUKTIONSSTANDORTE



Konsolidierungskreis

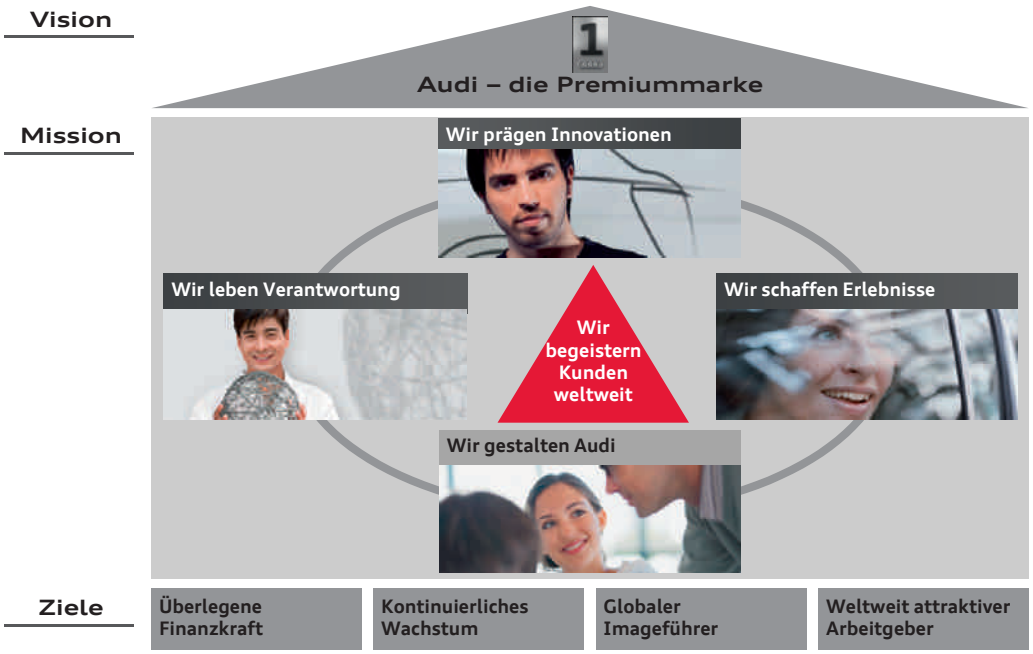
Die Volkswagen AG, Wolfsburg, ist mit rund 99,55 Prozent des Aktienkapitals der größte Anteilseigner der AUDI AG. Der Abschluss des Audi Konzerns wird in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einbezogen. Es bestehen sowohl zwischen der Volkswagen AG und der AUDI AG als auch zwischen der AUDI AG und ihren wesentlichen inländischen Tochtergesellschaften Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge.
Eine Tochtergesellschaft der AUDI AG hat im März 2012 eine 30-prozentige Beteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), erworben, die im Audi Konzern at-Equity bilanziert wird.
Zum 19. Juli 2012 hat die AUDI AG über ihre Tochtergesellschaft Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), 100 Prozent der Anteile an dem Motorradhersteller DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A., Bologna (Italien), erworben. Damit vergrößerte sich der Konsolidierungskreis um zehn weitere Gesellschaften.
Die AUDI AG veräußerte zudem mit Wirkung zum 1. Mai 2012 die 100-prozentige Beteiligung an der Audi Retail GmbH, Ingolstadt, an eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, Wolfsburg. Damit sind die Audi Retail GmbH sowie ihre bisher vollkonsolidierten Tochtergesellschaften aus dem Konsolidierungskreis der AUDI AG ausgeschieden.
Darüber hinaus ergaben sich weitere Veränderungen im Konsolidierungskreis, die sich unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns ausgewirkt haben.

STRATEGIE

Vision: „Audi – die Premiummarke"

Im Jahr 2010 hat der Audi Konzern seine Strategie 2020 erstmalig vorgestellt und im darauffolgenden Jahr verfeinert. Die Eckpunkte der Strategie bleiben weiterhin unverändert und orientieren sich an nachhaltigem und kontinuierlichem Unternehmenserfolg. Ziel ist es, Audi auf dem Weg zur führenden Premiummarke auf die Herausforderungen der Zukunft auszurichten und Kunden weltweit zu begeistern. Auch im Jahr 2012 wurden die Inhalte und Maßnahmen weiter konkretisiert und dem gegebenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umfeld angepasst.
In diesem Zusammenhang spielen insbesondere Fragestellungen bezüglich des geschärften Umweltbewusstseins, der zukünftigen Verfügbarkeit fossiler Brennstoffe, der fortschreitenden Urbanisierung sowie der zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung eine bedeutende Rolle.

DIE STRATEGIE 2020 DER MARKE AUDI



Lageberich
140 Audi Konzern
140 Struktur
142 Strategie
148 Aktie
149 Übernahmerechtliche Angaben
150 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
150 Erklärung zur Unternehmensführung
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Mission: „Wir begeistern Kunden weltweit“

Kundenbegeisterung weltweit erlebbar zu machen, hat sich die Marke Audi als zentrales Missionselement im Rahmen ihrer Strategie gesetzt. Die Markenwerte Sportlichkeit, Progressivität und Hochwertigkeit werden durch die Produkte der Marke Audi überzeugend verkörpert. Neben technologisch fortschrittlichen und innovativen Automobilen soll Kundenbegeisterung jedoch auf vielfältige Weise erlebbar gemacht werden. Die Marke Audi hat ihr Verständnis von Kundenbegeisterung in den folgenden vier Handlungsfeldern näher definiert, welche in einem kontinuierlichen Prozess überprüft, ausgestaltet und konkretisiert werden:

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

Wir prägen Innovationen

Die Marke Audi hat sich zur Aufgabe gemacht, ihren Kunden sportliche, qualitativ hochwertige und innovative Fahrzeuge und Mobilitätslösungen anzubieten. Dies drückt sich in dem Markenkern „Vorsprung durch Technik“ aus und wird durch die klare und unverwechselbare Designsprache unterstrichen. Wichtige Schlüsseltechnologien für die Zukunft wie elektrische Antriebe, Leichtbau und Konnektivität werden bis zur Serienreife entwickelt.

Dabei werden alle Aktivitäten im Rahmen der Elektromobilität unter der Bezeichnung Audi e-tron gebündelt und vorangetrieben.

Auch der Leichtbautechnologie kommt bei der Marke mit den Vier Ringen eine besondere Bedeutung zu. Seit Einführung des Audi Space Frame (ASF) im Jahr 1994 nimmt Audi in diesem Bereich eine führende Rolle ein. Die Maßnahmen auf dem Weg zu leichteren Fahrzeugen wurden dabei kontinuierlich weiterentwickelt. Hierfür steht Audi ultra. Dank intelligenter Werkstoffkombinationen, die neben Aluminium auch carbonfaserverstärkte Kunststoffe (CFK), moderne Stahllegierungen und Magnesium umfassen, wird das Fahrzeuggewicht nachhaltig reduziert. So bringt der neue Audi A3 Sportback bis zu 90 Kilogramm weniger Gewicht auf die Waage als sein Vorgänger.

Im Zuge der zunehmenden Vernetzung und Digitalisierung unserer Gesellschaft bündelt das Unternehmen unter Audi connect alle Funktionen, die den Fahrer mit dem Internet, dem Auto und der Umwelt verbinden. Neben zukunftsweisenden Assistenz- und Infotainmentfunktionen werden fahrergerechte Internet- und Smartphoneanwendungen ins Fahrzeug integriert.

Wir schaffen Erlebnisse

Um seine Kunden nachhaltig zu begeistern, möchte das Unternehmen besondere und positive Erlebnissituationen schaffen. Dazu gehören moderne Vertriebskonzepte wie beispielsweise Audi City, der Cyberstore für Metropolen. Der erste Standort wurde im Juli 2012 in London nahe des Piccadilly Circus eröffnet und bietet auf kompaktem Raum die Möglichkeit, die wachsende Modellpalette in allen Farb- und Ausstattungskombinationen zu präsentieren und für Kunden individuell erlebbar zu machen. Nachdem im Januar 2013 in Peking bereits die zweite Audi City eröffnet wurde, soll das Konzept zukünftig auch in anderen Millionenstädten potenzielle Kunden für die Marke Audi begeistern.

Im Rahmen exklusiver Events in den Metropolen Deutschlands kann die Marke Audi darüber hinaus hautnah erlebt werden, etwa 2012 beim Audi Klassik Open Air in Berlin oder beim historischen Autorennen des Hamburger Stadtpark-Revivals.

Emotionale Momente bietet auch die Audi driving experience, die mit verschiedenen Fahr- und Sicherheitstrainings unvergessliche Erlebnisse rund um die Marke Audi ermöglicht. Um das Angebot für unsere Kunden noch attraktiver gestalten zu können, wird derzeit auf einer Fläche von 47 Hektar das neue Audi driving experience center in Neuburg an der Donau errichtet.

Die Neuwagenabholung in den Audi Foren Ingolstadt und Neckarsulm bietet unseren Kunden ein weiteres emotionales Highlight. Neben Einblicken in die historische Entwicklung der Marke mit den Vier Ringen erfährt der Kunde, mit wie viel Präzision und Sorgfalt die Automobile der Marke Audi gefertigt werden. Mit seinem Kundenbetreuer, der den Käufer über den ganzen Tag begleitet, wird die Werkbesichtigung als Einzelführung zu einem besonderen Erlebnis.

Wir leben Verantwortung

Das unternehmerische Selbstverständnis von Audi schließt neben wirtschaftlichem Erfolg auch soziale und ökologische Aspekte mit ein, mit dem Ziel, eine ausgewogene Balance zu schaffen. Im Geschäftsjahr 2012 hat der Audi Vorstand die Umsetzung von rund einem Dutzend Unternehmensprojekten beschlossen. Diese reichen von der Entwicklung regenerativ erzeugter Antriebsenergien über das erste Audi Stakeholder-Forum und die Förderung von freiwilligem Mitarbeiterengagement bis zu einer Pilotuntersuchung zum Corporate Carbon Footprint – der Ermittlung der CO_2-Bilanz entlang des gesamten Lebenszyklus eines Produkts.
Im Rahmen des neu eingeführten Stakeholder-Managements hat die AUDI AG im Jahr 2012 verschiedene Dialogformate angewendet. Ziel ist es, das Meinungsbild aller für Audi relevanten Anspruchsgruppen (Stakeholder) in das Unternehmen zu tragen und ihre Erwartungshaltung in die Corporate Responsibility Strategie einzubinden. Elemente dieser Dialoge waren eine Interviewsequenz mit je 17 internen und externen Stakeholdern, ein Online-Survey mit knapp 500 Adressaten und ein Stakeholder-Forum in Ingolstadt, an dem 60 Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft, Nichtregierungsorganisationen und Politik teilnahmen.
Um die eigene Nachhaltigkeitsleistung zu messen, hat die AUDI AG zudem am renommierten oekom research Rating teilgenommen. Dabei wurde das Unternehmen für sein überdurchschnittliches Engagement in Bezug auf Sozial- und Umweltverträglichkeit mit dem „Corporate Responsibility Prime Status“ ausgezeichnet.
Aus den Erkenntnissen der Stakeholder-Befragung sowie dem Nachhaltigkeitsrating werden sowohl Unternehmensentscheidungen wie auch künftige Aktivitäten und Leitlinien im Rahmen der Unternehmensverantwortung abgeleitet.

Wir gestalten Audi

Um auch künftig nachhaltig und profitabel zu wachsen, werden unsere Strukturen und Prozesse fortlaufend weiterentwickelt und vorangetrieben. Neben einer kontinuierlichen Modelloffensive sowie Volumenwachstum spielen auch die zunehmende Internationalisierung sowie die Entwicklung neuer Technologien und Geschäftsfelder eine entscheidende Rolle. Eine entsprechend darauf ausgerichtete Organisation ist hierfür die Voraussetzung. Produkt- und Investitionsentscheidungen werden dabei gezielt mit Blick auf den Kundennutzen getroffen.
Auf der Grundlage von Kompetenz und Leidenschaft für die Produkte der Marke Audi tragen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wesentlich zur erfolgreichen Umsetzung des qualitativen Wachstums bei.

Ziele

Überlegene Finanzkraft

Die Finanzkraft des Unternehmens wird an einer nachhaltigen und kontinuierlichen Ergebnisentwicklung gemessen. Im Rahmen einer werteorientierten Unternehmensführung erfüllt Wachstum daher nur in Verbindung mit Profitabilität den Premiumanspruch des Audi Konzerns. Qualitatives Wachstum steht daher für uns als strategisches Unternehmensziel im Vordergrund.
Dies lässt sich vor allem durch effektive und effiziente Strukturen und Prozesse, ein konsequentes Investitionsmanagement sowie durch kontinuierliche Kostenoptimierungen erzielen. Eine hohe Selbstfinanzierungskraft hilft dabei, die Investitions- und Handlungsspielräume aufrechtzuerhalten. Das Ziel, die Investitionen grundsätzlich aus dem selbst erwirtschafteten Cashflow zu decken, bleibt daher ein zentraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie.

Kontinuierliches Wachstum

Mit insgesamt mehr als 1,45 Mio. ausgelieferten Fahrzeugen hat die Marke Audi 2012 in einem herausfordernden Marktumfeld einen neuen Auslieferungsrekord erzielt. Diese positive Entwicklung ist vor allem auf das attraktive und vielfältige Produktportfolio zurückzuführen, das auch im Berichtszeitraum kontinuierlich erneuert und vergrößert wurde. Neben dem neuen Audi A3, der im abgelaufenen Geschäftsjahr Premiere feierte, erweiterte die Marke Audi das Produktangebot unter anderem um den A1 Sportback sowie um die sportlichen Modelle S6, S7 Sportback und S8.

Lagebericht
140 Audi Konzern
140 Struktur
142 Strategie
148 Aktie
149 Übernahmerechtliche Angaben
150 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
150 Erklärung zur Unternehmensführung
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Bis zum Jahr 2020 beabsichtigt das Unternehmen die Auslieferungen der Marke Audi auf 2,0 Mio. Fahrzeuge zu steigern. Hierzu sollen die Produktoffensive fortgesetzt und die Marktanteile in zahlreichen Absatzmärkten weiter gesteigert werden. Dabei erweitert der Audi Konzern weltweit die Anzahl seiner Händler- und Servicebetriebe. Auch das weltweite Produktionsnetzwerk des Audi Konzerns wird fortwährend ausgebaut. So entsteht derzeit eine neue Automobilfertigung im ungarischen Győr, in der ab 2013 ein zusätzliches Modell der A3 Familie vom Band rollen wird. In Ungarn sollen künftig 125.000 Fahrzeuge pro Jahr produziert werden können.
In China baut das Unternehmen seine Präsenz mit der Errichtung eines neuen Werks in Foshan durch das Joint Venture FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), aus. Neben der AUDI AG sind die Volkswagen AG, Wolfsburg, sowie der chinesische Partner FAW Group Corporation, Changchun (China), an dem Joint Venture beteiligt. Ab Ende 2013 wird in Foshan die Produktion eines Modells der A3 Baureihe starten.
Darüber hinaus beginnt im laufenden Geschäftsjahr die Errichtung eines neuen Produktionsstandorts im zentralmexikanischen San José Chiapa, in dem ab 2016 der Nachfolger des aktuellen Q5 gefertigt werden soll. Mexiko gehört zu den weltweit führenden Automobilproduktionsstandorten und verfügt über Erfahrungen im Automobilbau, eine gute Infrastruktur sowie wettbewerbsfähige Kostenstrukturen. Zudem bietet das bestehende Freihandelsabkommen einen guten Zugang zu internationalen Märkten.

Globaler Imageführer

Eine starke Marke und ein positives Image sind zentrale Erfolgsfaktoren für einen Premiumhersteller. Sie bilden die Basis für nachhaltigen Unternehmenserfolg. Unser Ziel ist daher, die Imageposition sowie das attraktive Produktangebot stetig zu verbessern und Kunden emotional an die Marke Audi zu binden.
Zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen belegen auch im Geschäftsjahr 2012 das positive Image und die Begeisterung der Öffentlichkeit für die Marke mit den Vier Ringen. So erhielt der seit Herbst 2011 verfügbare Audi Q3 Anfang 2012 auf Anhieb die Auszeichnung „Gelber Engel“ im Rahmen einer Leserwahl der Fachzeitschrift ADAC Motorwelt (Ausgabe 2/2012, S. 26 ff.). Dass das Premiumkompakt-SUV auch abseits befestigter Straßen Kunden begeistert, belegt der „OFF ROAD Award“ in der Kategorie „Crossover“ (OFF ROAD, Ausgabe 4/2012, S. 34 ff.).
Mit dem Sieg des Audi A3 beim „Goldenen Lenkrad“ als bester Kompaktwagen konnte die Marke Audi ihre Erfolgsgeschichte weiter fortsetzen. Insgesamt bedeutet dies die 22. Erstplatzierung für die Marke mit den Vier Ringen bei dem renommierten Wettbewerb der BILD am SONNTAG und der europäischen AUTO BILD-Gruppe seit Beginn des Wettbewerbs im Jahr 1975 (AUTO BILD, Ausgabe 46/2012, S. 54 ff.).
Beim Automotive Brand Contest gingen 2012 in Paris gleich drei Preise an den neuen Audi A3. Die höchste Auszeichnung erhielt der Premiumkompakte für sein „Interior Design“, welches durch schlanke Architektur, intuitive Bedienung und eine reduzierte Formensprache überzeugen konnte. Zudem wurde der A3 für sein „Exterior Design“ sowie in der Kategorie „Connectivity“ ausgezeichnet (www.german-design-council.de/fileadmin/Bilder/Designwettbewerbe/Automotive_Brand_Contest/ABC_2012_Jury/ABC%202012%20-%20Alle%20Gewinner[1].pdf).
Bei der Wahl „Die besten Autos 2012“ der Fachzeitschrift auto motor und sport setzte die Marke Audi die Erfolgsgeschichte der letzten Jahre weiter fort. Sowohl in der Mittelklasse, mit den Baureihen A4 und A5, als auch in der Kategorie Kleinwagen mit dem Audi A1 konnte die Marke mit den Vier Ringen das Rennen für sich entscheiden und einen Dreifachsieg verbuchen (auto motor und sport, Ausgabe 4/2012, S. 128 ff.).
Die Marke Audi überzeugte zudem bei der renommierten Leserumfrage AUTO BILD Markenwahl mit insgesamt elf ersten Plätzen in den Kategorien Design und Qualität und erzielte so die meisten Spitzenplatzierungen im Wettbewerb (AUTO BILD, Ausgabe 9/2012, S. 60 ff.).
Die begehrte Auszeichnung „Allradauto des Jahres“ vergab die AUTO BILD ALLRAD im Jahr 2012 gleich an zwei Modelle der Marke Audi. So konnten sich der A4 und der A6 jeweils mit quattro Antrieb in ihren Kategorien durchsetzen (AUTO BILD ALLRAD, Ausgabe 5/2012, S. 80 ff.).

Das Magazin auto TEST, der monatliche Kaufberater von AUTO BILD, vergab im Rahmen der Kundenzufriedenheitsstudie VOSS (Vehicle Owners Satisfaction Study) den renommierten Redaktionspreis auto TEST-Sieger 2012. Neben den klassischen Disziplinen wie Beschleunigung, Elastizität, Bremsweg und Verbrauch betrachtet die Redaktion auch Faktoren wie Fahrzeugqualität, Sicherheit sowie Wiederverkaufswert und Betriebskosten. Als auto TEST-Sieger in Gold konnte sich der Audi A6 gegenüber den Wettbewerbern durchsetzen (auto TEST, Ausgabe 6/2012, S. 36 ff.).
Mit dem „sport auto Award 2012“ vergibt das Magazin sport auto in verschiedenen Kategorien Auszeichnungen für die sportlichsten Autos. Die Leserwahl setzte Audi mit dem A1 quattro sowie dem RS 3 Sportback in gleich zwei Kategorien auf den Spitzenplatz. Darüber hinaus überzeugte die Marke mit dem Audi quattro concept in der Kategorie „Aufregendste Studie“ 2012 mit Platz 1 (sport auto, Ausgabe 7/2012, S. 42 ff.).
Das herausragende und unverwechselbare Design der Marke Audi wurde mit gleich mehreren Auszeichnungen belegt. So konnte der Audi A3 beim renommierten AUTO BILD Design Award mit Platz 1 in der Kompaktklasse (www.autobild.de/artikel/auto-bild-design-award-2012-3561441.html) sowie beim German Design Award 2013, dem wichtigsten Designpreis Deutschlands, in der Kategorie „Transportation and Public Space“ überzeugen (www.themenportal.de/unternehmen/auszeichnungen-fuer-audi-im-oktober-2012-39805). Mit dem „Autonis“-Preis für die beste Designneuheit des Jahres vergibt auto motor und sport jährlich seinen Designpreis an die automobilen Neuheiten der vergangenen zwölf Monate. Zu den schönsten Autos in ihrer Kategorie wurden dabei der Audi A1 Sportback, der Audi A3 sowie der Audi Q5 gewählt (auto motor und sport, Ausgabe 21/2012, S. 114 ff.).
Zum zehnten Mal hat das Internetportal AutoScout24 im Jahr 2012 einen Online-Publikumspreis ausgeschrieben und mithilfe von 162.000 Nutzern aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien, Spanien, Frankreich, Belgien und den Niederlanden die beliebtesten Autos Europas gewählt. Insgesamt standen 351 Modelle in zehn Fahrzeugkategorien zur Wahl. Die Modelle A1, A3, A5 Sportback sowie Audi A6 konnten sich dabei erfolgreich durchsetzen und wurden auf die Siegerplätze in ihrer Kategorie gewählt (ww2.autoscout24.de/bericht/10-internet-auto-award/grosse-preisverleihung-in-genf/172550/279297/).
Bei der „Auto Trophy 2012“ konnten sich gleich drei Audi Modelle durchsetzen und bei der Leserwahl der AUTO ZEITUNG überzeugen. So erzielten die Modelle A1, A6 und Q5 den jeweils ersten Platz in ihrer Kategorie (AUTO ZEITUNG, Ausgabe 25/2012, S. 86 ff.).
Auch international steht die Marke Audi hoch im Kurs. So geht beispielsweise der diesjährige „Asian Car of the Year Award“ an den Audi A6 – nach Einschätzung der renommierten Jury das beste neu in Asien eingeführte Fahrzeug in den Kategorien Qualität, Preis und Design (www.autocar.co.uk/car-news/beijing-motor-show-2012/beijing-show-audi-a6-wins-asian-coty).
Bei einem der wichtigsten Designpreise in den USA konnte sich die Audi A6 Limousine erfolgreich durchsetzen und erhielt den „International Design Excellence Award 2012 (IDEA)“. Die Oberklasselimousine überzeugte die Jury der Industrial Designers Society of America mit ihrer dynamischen Formensprache und innovativer Technik (www.idsa.org/audi-a6-sedan).
Die exklusiven Supersportwagen der Marke Lamborghini wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr ebenfalls mit zahlreichen Auszeichnungen gewürdigt. So wählte das exklusive US-amerikanische Magazin Robb Report für ausgewählte Luxusartikel den Lamborghini Aventador zum „Best of the Best 2012“ in seiner Kategorie (www.robbreport.com/Paid-Issue/Best-of-the-Best-2012-Sports-Cars-Lamborghini-Aventador-LP-700-4).
Auch die Marke Ducati, das neue Familienmitglied des Audi Konzerns, konnte überzeugen und 2012 zwei Erstplatzierungen bei der Wahl des Sportmotorrad-Magazins PS erzielen. Fast ein Drittel der Teilnehmer kürten die Ducati 1199 Panigale zum Sieger in der Königsklasse „Das beste Sportmotorrad überhaupt“ (PS Das Sport-Motorrad Magazin, Ausgabe 6/2012, S. 8 ff.). Darüber hinaus wählten die PS-Leser in der Kategorie „Naked Bikes“ die Streetfighter S auf den ersten Platz (ebd.). In der Kategorie „Enduro/Supermoto“ holte sich die Multistrada 1200 S einen hervorragenden zweiten Rang (ebd.).

Weltweit attraktiver Arbeitgeber

Zur Realisierung der Strategie, weltweit die führende Premiummarke zu werden, ist der Audi Konzern auf das Know-how und das Engagement der besten und qualifiziertesten Mitarbeiter angewiesen. Insbesondere hinsichtlich der fortschreitenden Internationalisierung und globalen Präsenz ist es für unser Unternehmen daher von besonderer Bedeutung, als weltweit attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen zu werden.
Der Audi Konzern bietet seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern daher ein herausforderndes Arbeitsumfeld mit vielfältigen Entwicklungsperspektiven sowie ein leistungsgerechtes und attraktives Entgelt bei hoher Beschäftigungssicherheit. Um eine nachhaltige und hohe Mitarbeiterzufriedenheit zu gewährleisten, führen wir regelmäßig interne Belegschaftsumfragen durch.
Die hohe Arbeitgeberattraktivität des Audi Konzerns wird darüber hinaus in zahlreichen externen Umfragen im In- und Ausland bestätigt. So erzielt die AUDI AG bei den bekannten Arbeitgeberrankings der Beratungsinstitute trendence und Universum regelmäßig Spitzenplatzierungen. Auch im Jahr 2012 – und damit zum dritten Mal in Folge – wählten Absolventen der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften das Unternehmen in beiden Studien zum beliebtesten Arbeitgeber Deutschlands („trendence Graduate Barometer 2012 – Business und Engineering Edition“, 20.4.2012; „The Universum German Student Survey 2012“, 30.4.2012).
Die ungarische AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr, wurde im März 2012 von Berufseinsteigern und Berufserfahrenen ebenfalls erneut zum attraktivsten Arbeitgeber des Landes gewählt. Dies ergab eine Umfrage, die von der Unternehmensberatung Aon Hewitt und der internationalen Studentenorganisation AIESEC durchgeführt wurde (www.balaton-zeitung.info/Audi-attraktivster-Arbeitgeber-in-Ungarn).

Reduzierung der CO_2-Emissionen

Den Markenclaim „Vorsprung durch Technik“ zu leben heißt für Audi, innovative Produkte zu entwickeln, die Kunden begeistern und dem Umweltaspekt Rechnung tragen.
Um den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen ihrer Fahrzeugflotte nachhaltig zu reduzieren, verfolgt die Marke Audi eine diversifizierte Technologiestrategie. Neben der ständigen Optimierung von TFSI- und TDI-Motoren mithilfe innovativer Effizienztechnologien setzt das Unternehmen konsequent auf Leichtbau. Dabei blickt die Marke Audi auf eine langjährige Erfolgsgeschichte 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. Heute sind alle Leichtbautechnologien unter der Bezeichnung Audi ultra gebündelt. So sollen mit einem geringeren Leistungsgewicht die Agilität und Fahrdynamik erhöht und der Kraftstoffverbrauch reduziert werden. Darüber hinaus rücken alternative Antriebsformen zunehmend in den Fokus der Betrachtung. Mit dem Q5 hybrid quattro, dem A6 hybrid und dem A8 hybrid überzeugen derzeit drei Hybridmodelle mit dem Besten aus zwei Antriebswelten. Zudem verfolgt das Unternehmen im Rahmen der Elektromobilität einen ganzheitlichen Ansatz, um das volle Potenzial elektrischer Antriebe zu nutzen. Dabei werden alle Systeme und Komponenten bestmöglich aufeinander abgestimmt. In diesem Zusammenhang haben wir unter Audi e-tron alle Aktivitäten in Verbindung mit der Elektromobilität gebündelt.
Dank dieser Maßnahmen emittieren bereits heute 104 Audi Modelle lediglich bis zu 140 g CO_2/km. Die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der im Jahr 2012 in der Europäischen Union (EU 27) verkauften Neufahrzeuge erreichten auf Basis vorläufiger Berechnungen rund 138 g/km.
Damit verfügt Audi über eine gute Ausgangsbasis, um den geplanten gesetzlichen CO_2-Regulierungen, etwa in Europa, USA und China, gerecht zu werden und damit mögliche Strafzahlungen in der Zukunft zu vermeiden und die gestiegenen Kundenerwartungen zu erfüllen.

Lagebericht
140 Audi Konzern
140 Struktur
142 Strategie
148 Aktie
149 Übernahmerechtliche Angaben
150 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
150 Erklärung zur Unternehmensführung
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Strategische Zielgröße

Als wesentliches, strategisches Ziel verfolgt der Audi Konzern eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. In diesem Zusammenhang wird die Kapitalrendite (Return on Investment – RoI) als internes Steuerungsinstrument genutzt, mit dessen Hilfe unterschiedliche Investitionsprojekte je nach Art und Größe hinsichtlich ihrer Verzinsung sowie des eingesetzten Kapitals bewertet werden können. 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	2012	2011
Operatives Ergebnis nach Steuern	**3.766**	3.744
durchschnittliche betriebliche Aktiva	**17.459**	15.177
– durchschnittliches unverzinsliches Abzugskapital	**5.282**	4.607
= durchschnittlich investiertes Vermögen	**12.176**	10.571
Kapitalrendite (in %)	**30,9**	35,4

Der Audi Konzern erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Kapitalrendite von 30,9 (35,4) Prozent und zählt so erneut zu den ertragsstärksten Unternehmen der Fahrzeugindustrie weltweit.

AKTIE

Entwicklung der Aktienmärkte

Im abgelaufenen Geschäftsjahr war die Entwicklung an den weltweiten Finanz- und Kapitalmärkten von einer hohen Volatilität im Zeichen der europäischen Staatsschuldenkrisen geprägt. Dabei profitierte der deutsche Leitindex DAX zu Jahresbeginn noch in hohem Maße von den positiven Wirkungen der Ausweitung des Euro-Rettungsschirms. Gleichzeitig ging im ersten Quartal mit der guten Geschäftslage vieler Unternehmen sowie teilweise robuster Wirtschaftsdaten die Hoffnung einher, dass die Konjunktur weniger stark von der europäischen Staatsschuldenkrise belastet werde als ursprünglich befürchtet. So konnte der DAX seit Jahresbeginn mit 5.900 Zählern bis Mitte März 2012 um über 20 Prozent zulegen und erreichte dabei einen Stand von rund 7.100 Punkten.

Vor allem im Zuge wachsender Unsicherheiten über den Verbleib Griechenlands in der Eurozone sowie einer sich verschärfenden wirtschaftlichen Lage in Spanien und Italien kam es ab Mai teilweise zu deutlichen Korrekturen an den weltweiten Börsen. Anfang Juni 2012 rutschte der deutsche Börsenindex erstmals seit Jahresbeginn unter die Marke von 6.000 Punkten. Stabile Unternehmenszahlen verliehen dem deutschen Aktienmarkt seit Sommer 2012 jedoch wieder Auftrieb. Als wichtiger Impulsgeber erwiesen sich darüber hinaus die umfangreichen geldpolitischen Maßnahmen der Europäischen Zentralbank.

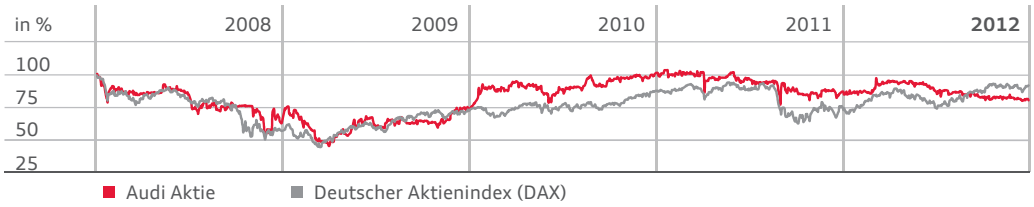
Im Dezember 2012 erreichte der DAX schließlich das Jahreshoch von 7.672 Punkten. Zum Jahresende lag der DAX bei 7.612 Punkten und damit deutlich über dem Stand zu Beginn des Jahres 2012.

Kursentwicklung der Audi Aktie

Die Audi Aktie startete mit einem Kurs von 549 EUR in das Jahr 2012 und profitierte vor allem zu Jahresbeginn von einem positiven Börsenumfeld. Im Zuge dessen erreichte das Wertpapier am 9. Februar 2012 seinen Jahreshöchststand von 612 EUR. Im weiteren Jahresverlauf konnte sich der Titel jedoch dem insgesamt volatilen Handelsumfeld nicht entziehen und schloss am letzten Handelstag des Jahres 2012 bei 525 EUR.

Lageberich
140 Audi Konzern
140 Struktur
142 Strategie
148 Aktie
149 Übernahmerechtliche Angaben
150 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
150 Erklärung zur Unternehmensführung
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

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



Gewinnabführung und Ausgleichszahlung für die Aktionäre

Die Volkswagen AG, Wolfsburg, hält rund 99,55 Prozent des Aktienkapitals der AUDI AG. Zwischen den beiden Gesellschaften besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Die außen stehenden Aktionäre der AUDI AG erhalten anstelle einer Dividende eine Ausgleichszahlung auf ihren Aktienanteil. Die Höhe richtet sich dabei nach der ausgeschütteten Dividende auf eine Stammaktie der Volkswagen AG. Diese wird auf der Jahreshauptversammlung der Volkswagen AG am 25. April 2013 beschlossen.

ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN

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

Kapitalverhältnisse

Am 31. Dezember 2012 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 bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand.
§ 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.

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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

GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN
WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Lagebericht
140 Audi Konzern
140 Struktur
142 Strategie
148 Aktie
149 Übernahmerechtliche Angaben
150 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
150 Erklärung zur Unternehmensführung
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Weltwirtschaftliche Lage

Im Berichtsjahr 2012 verlor das Wachstum der Weltwirtschaft an Schwung und verzeichnete lediglich eine Zuwachsrate von 2,6 (3,0) Prozent. Vor allem strukturelle Herausforderungen in Form von hohen öffentlichen Schulden dämpften in vielen Industrieländern das Wachstum. Im Gegensatz dazu entwickelte sich das Bruttoinlandsprodukt in den meisten Schwellenländern erneut überdurchschnittlich, wenngleich mit geringerer Dynamik als noch im Vorjahr. Trotz der expansiven Geldpolitik zahlreicher Zentralbanken lag die Inflation im Jahresdurchschnitt auf einem moderaten Niveau.

In Westeuropa war das Wirtschaftswachstum bedingt durch die anhaltenden Staatsschuldenkrisen sowie die damit verbundenen Anstrengungen zu Haushaltskonsolidierungen um –0,2 (1,5) Prozent rückläufig. Dabei wiesen insbesondere die südlichen, aber auch vereinzelt nördliche Länder der EU negative Wachstumsraten auf. Im Zuge dieser Entwicklungen stieg die Arbeitslosigkeit in Westeuropa auf durchschnittlich 10,7 (9,8) Prozent – in Irland, Portugal, Spanien und Griechenland lagen die Arbeitslosenquoten sogar noch wesentlich höher.

Die angespannte Situation in Westeuropa belastete im Jahresverlauf zunehmend auch die deutsche Konjunktur und führte zu einem lediglich geringen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts um 0,9 (3,1) Prozent. Stabilisierend wirkte hierbei der private Konsum – vor allem aufgrund der guten Lage am deutschen Arbeitsmarkt und der Lohnzuwächse im Berichtsjahr.

In Zentral- und Osteuropa war die wirtschaftliche Entwicklung im vergangenen Jahr von einer rückläufigen Dynamik gekennzeichnet. Auch das russische Bruttoinlandsprodukt erhöhte sich etwas langsamer als im Vorjahr und verzeichnete dabei eine Wachstumsrate von 3,4 (4,3) Prozent.

Die USA erreichten 2012 im Umfeld der expansiven Geldpolitik der US-Zentralbank ein moderates Wirtschaftswachstum von 2,2 (1,8) Prozent. Dabei blieb die Lage am Arbeitsmarkt weiter angespannt und die Binnennachfrage verhalten.

In den meisten Ländern Lateinamerikas fiel das Wachstumstempo weniger dynamisch aus als noch im Vorjahr. So verzeichneten sowohl Brasilien als auch Argentinien mit 1,0 (2,7) bzw. 1,7 (8,9) Prozent einen deutlich geringeren Zuwachs ihrer Wirtschaftsleistung.

Im Gegensatz dazu zählten die asiatischen Schwellenländer auch 2012 trotz rückläufiger Wachstumsdynamik zu den Treibern der Weltwirtschaft. So lag die Zuwachsrate des Bruttoinlandsprodukts in China mit 7,8 (9,3) Prozent über der staatlichen Zielvorgabe von 7,5 Prozent, aber unter dem hohen Vorjahreswert. Auch die indische Wirtschaft expandierte mit einer Wachstumsrate von 5,1 (6,9) Prozent etwas verhaltener als im Vorjahr.

Das Bruttoinlandsprodukt Japans stieg im Zuge der Erholung der heimischen Wirtschaft von den Folgen der Naturkatastrophe des Jahres 2011 um 2,0 (–0,5) Prozent.

Internationale Automobilkonjunktur

Die weltweite Automobilnachfrage zeigte 2012 trotz des lediglich moderaten Weltwirtschaftswachstums eine deutliche Aufwärtstendenz und erreichte mit einem Plus von 7,2 Prozent auf 66,6 (62,1) Mio. Pkw ein neues Rekordniveau. Dabei wiesen alle Absatzregionen mit Ausnahme Westeuropas Zuwächse auf. Die Regionen Asien-Pazifik und Nordamerika verzeichneten sogar zweistellige Wachstumsraten.

Im westeuropäischen Ausland führten die anhaltenden Staatsschuldenkrisen und die schwache Konjunktur zu einem erneuten Rückgang der Pkw-Neuzulassungen. So wurde die Marktentwicklung in zahlreichen Ländern insbesondere durch ein geringes Verbrauchervertrauen sowie eine steigende Arbeitslosigkeit negativ beeinflusst. Von den großen westeuropäischen Automobilmärkten verzeichneten Spanien und Frankreich mit einem Minus von 13,4 bzw. 14,1 Prozent drastische Absatzrückgänge. In Italien waren die Pkw-Verkäufe sogar um 19,9 Prozent rückläufig. Dagegen führte in Großbritannien die hohe private Nachfrage zu einem Anstieg der Neuzulassungen um 5,3 Prozent. Insgesamt war die Pkw-Nachfrage in Westeuropa (ohne Deutschland) um 9,9 Prozent auf 8,7 (9,6) Mio. Fahrzeuge rückläufig – das niedrigste Gesamtmarktvolumen seit 1993.

In Zentral- und Osteuropa setzte sich der Aufwärtstrend bei den Pkw-Verkäufen vor allem aufgrund des Nachfragewachstums in Russland fort. Trotz ausgelaufener staatlicher Anreize zum Fahrzeugkauf wies der russische Markt ein Wachstum der Neuzulassungen um 10,9 Prozent auf 2,7 (2,4) Mio. Pkw auf.
Der Automobilmarkt in den USA war im Berichtsjahr von einer überdurchschnittlichen Dynamik geprägt. Günstige Kreditkonditionen und ein anhaltend hoher Ersatzbedarf trieben die Neuzulassungen auf 14,5 (12,8) Mio. Fahrzeuge – ein Anstieg um 13,4 Prozent bzw. 1,7 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.
In Lateinamerika übertraf der brasilianische Automobilmarkt mit 2,9 (2,6) Mio. neu zugelassenen Pkw das Rekordniveau des Vorjahres. Dabei wurde die Entwicklung insbesondere durch eine temporäre Steuersenkung auf Industrieprodukte begünstigt. Im Gegensatz dazu konnte in Argentinien die Rekordmarke des Vorjahres mit 587 (620) Tsd. verkauften Fahrzeugen als Folge von Einfuhrbeschränkungen der argentinischen Regierung nicht übertroffen werden.
Bedeutendster Wachstumstreiber der weltweiten Automobilkonjunktur war im Berichtsjahr 2012 die Region Asien-Pazifik. Mit 25,7 (22,7) Mio. Pkw nahm das Absatzvolumen um 13,3 Prozent zu – eine wesentlich dynamischere Entwicklung als noch im Vorjahr. Dabei verzeichnete der chinesische Automobilmarkt ein Wachstum von 9,3 Prozent auf 13,5 (12,4) Mio. Fahrzeuge. Ebenfalls dynamisch entwickelten sich die Neuzulassungen in Indien, die trotz anhaltend hoher Finanzierungskosten und gestiegener Kraftstoffpreise um 11,1 Prozent auf 2,5 (2,3) Mio. Pkw anstiegen. Der japanische Automobilmarkt konnte sich im Berichtsjahr von den Auswirkungen der Naturkatastrophe 2011 erholen und erreichte, zusätzlich begünstigt durch staatliche Förderungen für umweltfreundliche Fahrzeuge, einen deutlichen Anstieg der Pkw-Verkäufe um 29,5 Prozent auf 4,6 (3,5) Mio. Einheiten.

Automobilmarkt Deutschland

Der deutsche Pkw-Markt zeigte sich vor dem Hintergrund der schwierigen Lage in den anderen großen westeuropäischen Ländern vergleichsweise stabil. So wurden im Berichtsjahr trotz gestiegener Kraftstoffkosten 3,1 (3,2) Mio. Fahrzeuge neu zugelassen. Der moderate Rückgang um 2,9 Prozent lässt sich insbesondere auf die Kaufzurückhaltung der Privatkunden zurückführen. Zudem wurde der deutsche Automobilmarkt in der zweiten Jahreshälfte durch die zunehmende Verunsicherung über die weitere Konjunkturentwicklung negativ beeinflusst.
Der Dieselanteil an den Gesamtzulassungen hat sich im Jahr 2012 um 1,1 Prozentpunkte erhöht und erreichte mit 48,2 Prozent einen neuen Höchstwert. Die Fahrzeugexporte der deutschen Automobilhersteller verfehlten mit 4,1 (4,2) Mio. Einheiten den Vorjahreswert um 2,6 Prozent. Wesentliche Ursache hierfür waren die konjunkturbedingt rückläufigen Exporte nach Westeuropa. Dennoch bleiben die westeuropäischen Auslandsmärkte mit 2,0 (2,3) Mio. Einheiten die wichtigste Absatzregion für die deutschen Fahrzeugexporte. Zu den bedeutendsten Exporteinzelmärkten zählte neben Großbritannien und den USA mit 0,7 (0,6) bzw. 0,6 (0,5) Mio. Fahrzeugen erneut China. Im Gesamtjahr 2012 wurden 0,3 (0,3) Mio. Fahrzeuge aus deutscher Produktion dorthin verschifft.
Aufgrund der schwachen Nachfrage in Westeuropa war die Inlandsproduktion der deutschen Hersteller mit 5,4 (5,6) Mio. Einheiten um 3,7 Prozent rückläufig. Im Gegensatz hierzu gewann auch 2012 die Pkw-Auslandsproduktion mit einem Zuwachs um 8,9 Prozent auf 8,0 (7,4) Mio. Einheiten weiter an Bedeutung für die deutschen Hersteller.

Internationale Motorradkonjunktur

Im Zuge des moderaten Weltwirtschaftswachstums entwickelte sich die internationale Nachfrage für Motorräder im Hubraumsegment über 500 ccm sehr uneinheitlich. So verzeichneten die weltweiten Motorradneuzulassungen in den für die Marke Ducati relevanten Märkten ein Minus von 4,0 Prozent. In Westeuropa wiesen Italien und Spanien bedingt durch die Staatsschuldenkrisen

Lageberich
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Absatzrückgänge von 29,9 bzw. 30,0 Prozent auf – auch Frankreich und Großbritannien mussten Nachfragerückgänge in Höhe von 7,4 bzw. 6,4 Prozent verzeichnen. In Deutschland hingegen entwickelte sich der Motorradmarkt positiv und expandierte leicht um 2,3 Prozent. Die Motorradnachfrage in den USA und in Japan erhöhte sich ebenfalls. Während der US-Markt lediglich einen geringen Absatzzuwachs von 1,1 Prozent erreichte, konnten die Verkäufe in Japan stark zulegen und verzeichneten einen Anstieg um 18,3 Prozent.

Gesamteinschätzung der Unternehmensleitung

Im Umfeld der nachlassenden Weltwirtschaftsdynamik agierte der Audi Konzern im Jahr 2012 erneut sehr erfolgreich. So verzeichnete das Unternehmen mit 1.455.123 (1.302.659) weltweit ausgelieferten Audi Modellen wieder einen neuen Bestwert. Die deutliche Steigerung der Auslieferungen um 11,7 Prozent ist neben der insgesamt positiven Pkw-Gesamtmarktnachfrage vor allem auf das attraktive Produktportfolio der Marke Audi und dessen konsequente Erweiterung zurückzuführen. Erneut zahlte sich dabei die kontinuierliche Verbesserung von Prozessen und Kostenstrukturen entlang der gesamten Wertschöpfungskette im Sinne unserer langfristig orientierten Unternehmenssteuerung aus. So erreichten wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 ein Operatives Ergebnis in Höhe von 5.380 (5.348) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 11,0 (12,1) Prozent. Damit zählte der Audi Konzern auch 2012 zu den weltweit ertragsstärksten Fahrzeugherstellern.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Der Bereich Forschung und Entwicklung ist für den dauerhaften Erfolg eines der führenden Premiumautomobilhersteller von zentraler Bedeutung. Mit zahlreichen Schlüsseltechnologien für alternative Antriebskonzepte, für Leichtbau sowie für Konnektivität setzt die Marke Audi Maßstäbe und beeinflusst die Technologiestandards im Automobilbau nachhaltig.
Im Jahresdurchschnitt waren im abgelaufenen Geschäftsjahr 8.937 (7.574) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich Forschung und Entwicklung des Audi Konzerns beschäftigt.

MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER IM BEREICH FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

im Jahresdurchschnitt	2012	2011
AUDI AG	**7.045**	6.586
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**180**	147
Automobili Lamborghini S.p.A.	**245**	216
Italdesign Giugiaro S.p.A.	**694**	566
PSW automotive engineering GmbH	**537**	–
DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A.	**88**	–
Sonstige	**148**	59
Gesamt	**8.937**	7.574

Im Audi Konzern wurden für den Bereich Forschung und Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr 2.942 (2.641) Mio. EUR aufgewendet.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSAUFWAND

in Mio. EUR	2012	2011
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**2.513**	2.243
Abschreibungen/Zuschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	**429**	397
Gesamt	**2.942**	2.641

Technische Innovationen

Neue Motoren – Fahrspaß und Effizienz

Auch im Geschäftsjahr 2012 haben wir das Motorenangebot der Marke Audi kontinuierlich weiterentwickelt mit dem Ziel, möglichst agile Fahrleistungen bei minimalem Verbrauch zu erreichen. Dabei verfolgt Audi insbesondere die Philosophie des Downsizings und ersetzt Hubraum durch Turboaufladung.

So überzeugen die Motorenvarianten im A1 mit Verbrauchsnormwerten zwischen 3,8 und 5,9 Litern pro 100 Kilometer. Bei einer Leistung von 77 kW (105 PS) verbraucht zum Beispiel der 1.6 TDI im A1 durchschnittlich nur 3,8 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer und emittiert dabei 99 g CO_2/km.

In der neuen Generation des Audi A3 kommt erstmals der komplett überarbeitete 2.0 TDI-Motor mit 110 kW (150 PS) Leistung zum Einsatz, der nicht nur mit sportlichen Fahrleistungen überzeugt. Im Durchschnitt verbraucht der neue 2.0 TDI-Motor mit Handschaltgetriebe lediglich 4,1 Liter Dieselkraftstoff auf 100 Kilometer und emittiert 106 g CO_2/km.

Mit dem SQ5 TDI präsentierte Audi erstmals in der Unternehmensgeschichte ein S-Modell mit Dieselmotor. Der 3.0 TDI wird dabei von zwei Turboladern aufgeladen und stellt eine Leistung von 230 kW (313 PS) bereit. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der SQ5 TDI in 5,1 Sekunden, seine Spitzengeschwindigkeit liegt bei 250 km/h. Der Verbrauch beschränkt sich im Durchschnitt auf 6,8 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer bei einem CO_2-Ausstoß von 179 g/km.

Ein weiteres Beispiel für Fahrspaß und Effizienz ist der 4.0 TFSI im neuen RS 6 Avant. Der V8-Biturbo verfügt über souveräne Kraft bei einer Höchstleistung von 412 kW (560 PS). Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der RS 6 Avant in nur 3,9 Sekunden und erreicht seine Spitzengeschwindigkeit bei 250 km/h. Optional kann diese auf bis zu 305 km/h erhöht werden. Darüber hinaus verfügt der neue Audi RS 6 Avant über die wegweisende Effizienztechnologie cylinder on demand. Durch Zylinderabschaltung arbeitet der 4.0 TFSI bei geringer bis mittlerer Last und Drehzahl nur als Vierzylinder. Im Schnitt verbraucht das Hochleistungsautomobil lediglich 9,8 Liter Super-Plus-Kraftstoff pro 100 Kilometer bei CO_2-Emissionen von 229 g/km.

Auszeichnungen für Audi Motoren

Eine Jury von 76 Motorjournalisten aus aller Welt kürte den 2.5 TFSI-Motor der Marke Audi im Jahr 2012 erneut zum „International Engine of the Year“ in seiner Kategorie (www.ukipme.com/engineoftheyear/2_25.php#2). Der 2.5 TFSI-Motor zeichnet sich durch die Audi Kerntechnologien Turboaufladung und FSI-Direkteinspritzung aus. Insbesondere das breite nutzbare Drehmoment sowie Leistung und Klang überzeugten die Jury und verhalfen Audi zum Sieg. Die diesjährige Titelverteidigung war bereits der achte Sieg der Audi TFSI-Technologie in Folge.

CO_2-neutrale Mobilität

Audi hat sich zur Aufgabe gemacht, innerhalb der Automobilindustrie eine Führungsrolle beim nachhaltigen Umgang mit endlichen Ressourcen einzunehmen. Die Herausforderung der CO_2-neutralen Mobilität spielt dabei eine zentrale Rolle. Gleichzeitig steht die Marke Audi für Leistung, Sportlichkeit und Emotionalität.

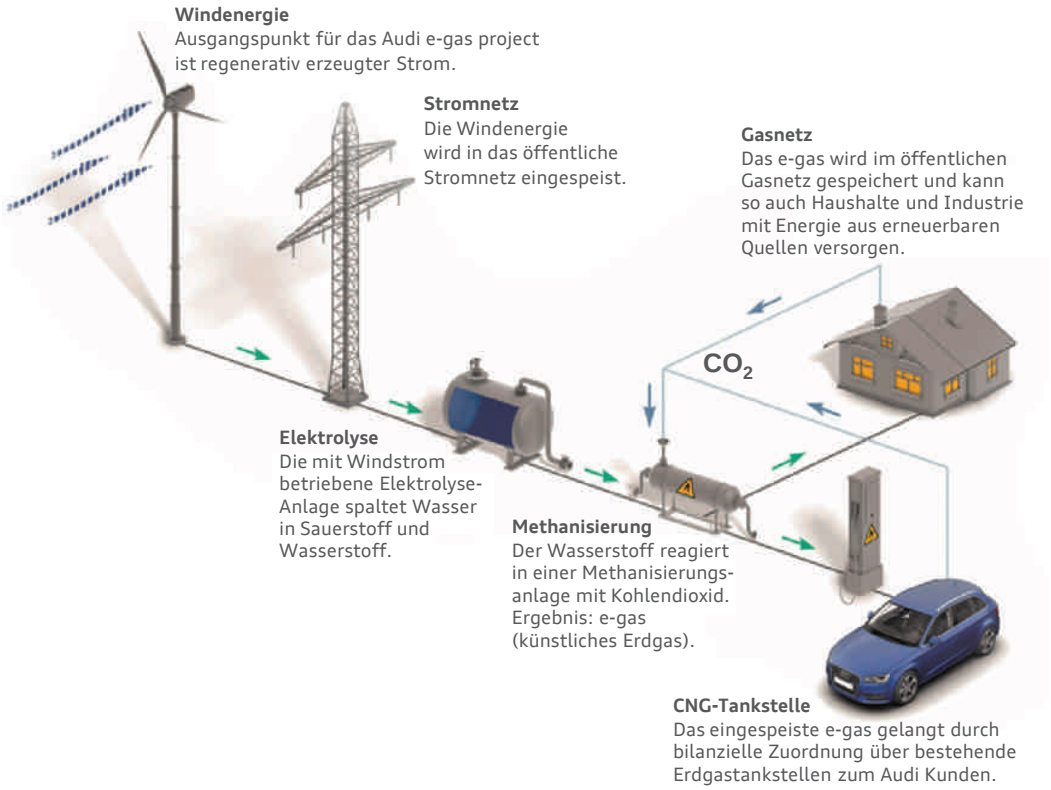
Mit dem Audi e-gas project baut das Unternehmen als einer der ersten Automobilhersteller weltweit eine Kette nachhaltiger Energieträger auf. Am Anfang steht Energie aus Windkraft, welche durch Elektrolyse Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff aufspaltet. In der anschließenden Methanisierungseinheit reagiert der Wasserstoff mit dem von einer Biogasanlage emittierten Kohlendioxid, das somit nicht mehr in die Atmosphäre gelangt. Als Endprodukt dieses katalytischen Prozesses steht das synthetische Audi e-gas zur Verfügung, mit dem Erdgasautos wie etwa der neue A3 Sportback g-tron, der 2013 auf den Markt kommt, betrieben werden können. Im Dezember 2012 feierte Audi das Richtfest seiner neuen e-gas Anlage in Werlte (Emsland), die im laufenden Geschäftsjahr mit der e-gas Produktion beginnen soll.

Beim e-gas project geht es um mehr als nur um einen neuen Treibstoff. Das Potenzial der Strom-Gas-Kopplung kann dem Ausbau erneuerbarer Energien starke Impulse verleihen. Weht beispielsweise viel Wind, lassen sich Stromüberkapazitäten in Audi e-gas wandeln und im öffentlichen

Lageberich
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Gasnetz speichern und transportieren. Diese Energie kann dann auf Wunsch jederzeit und am geeignetsten Standort genutzt sowie beispielsweise auch über Blockheizkraftwerke ins Stromnetz zurückgeführt werden. Das Audi e-gas project lässt sich auf alle Länder übertragen, in denen Erdgasnetze existieren.

AUDI E-GAS PROJECT

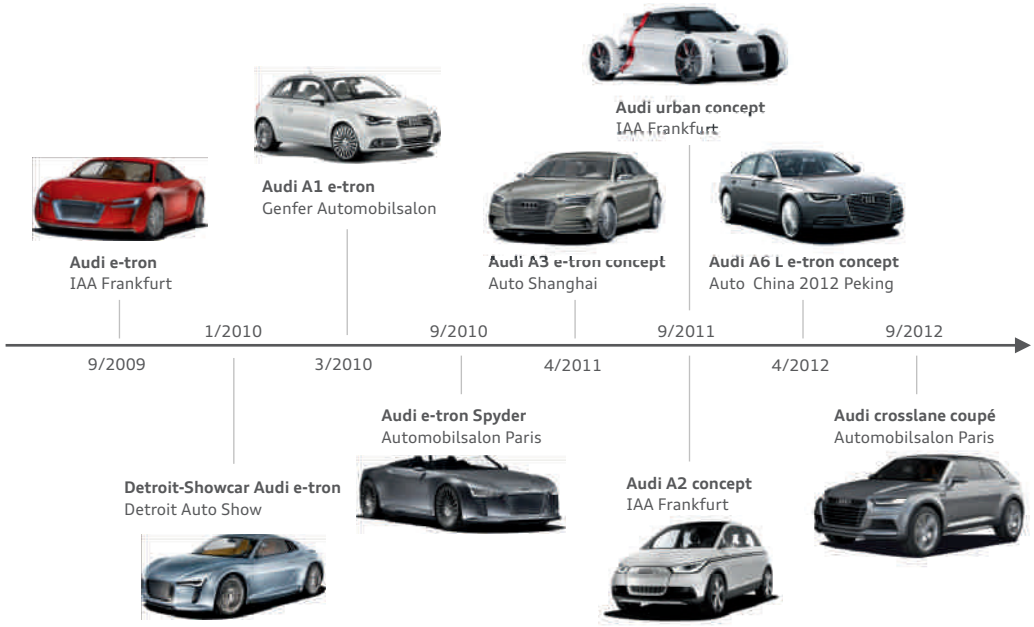


Darüber hinaus verfolgen wir bei Audi ein weiteres vielversprechendes Konzept, um Benzin und Diesel durch völlig neue Biokraftstoffe zu ersetzen, die das Treibhausgas Kohlendioxid schon in der Herstellung binden. Zusammen mit spezialisierten Partnern wird an der Herstellung von synthetischem Ethanol, dem Audi e-ethanol, und synthetischem Diesel, dem Audi e-diesel, geforscht. Erforderlich dafür sind Wasser, Kohlendioxid, Sonnenenergie und spezielle Mikroorganismen. Ebenso wie Pflanzen betreiben diese Organismen die sogenannte oxygene Photosynthese und nutzen Sonnenlicht und Kohlendioxid, um Kohlenhydrate zu bilden und zu wachsen. Hierfür benötigen sie kein sauberes Trinkwasser, sondern lediglich Salz- bzw. Abwasser. Der Photosyntheseprozess wurde dabei so verändert, dass die Mikroorganismen aus dem Kohlendioxid direkt Ethanol oder langkettige Alkane herstellen. Diese sind wichtige Bestandteile des Dieselkraftstoffs. Audi e-ethanol, das heute schon in einer Pilotanlage hergestellt wird, hat dieselben chemischen Eigenschaften wie das bereits am Markt etablierte Bioethanol. Der entscheidende Vorteil hierbei ist jedoch, dass es ohne Biomasse produziert wird. Es kann als Beimischung zu fossilem Benzin oder als Grundlage für E85-Kraftstoff dienen.
Ein besonderes Potenzial bietet der synthetische Dieselkraftstoff durch seine Reinheit, die eine unbegrenzte Zumischung zum fossilen Diesel ermöglicht. Durch die Standortvoraussetzungen für die spätere Energieproduktion wird ein weiterer entscheidender Vorteil gegenüber Bioethanol deutlich. Hierbei lassen sich auch Flächen nutzen, die für die Landwirtschaft gänzlich ungeeignet sind. Nach aktuellen Prognosen ist der Flächenertrag zudem um ein Vielfaches höher als bei Ethanol und Diesel aus nachwachsenden Rohstoffen wie Mais und Raps. Diese stehen zudem in Konkurrenz mit dem Anbau von Nahrungsmitteln.

Audi e-tron

Neben der ständigen Entwicklung und Optimierung effizienter Verbrennungsmotoren nimmt die Bedeutung elektrischer Antriebe in der Zukunft weiter zu. Der Audi Konzern treibt die Entwicklung der Elektromobilität daher mit Nachdruck voran und verfolgt dabei einen ganzheitlichen Ansatz, in dem alle Systeme und Komponenten aufeinander abgestimmt werden, um das volle Potenzial zu nutzen. Alle Aktivitäten in Verbindung mit der Elektromobilität haben wir bei Audi unter dem Namen Audi e-tron gebündelt. Das erste Showcar mit elektrischem Antrieb wurde im Herbst 2009 vorgestellt. Diesem folgten seither zahlreiche weitere Elektrostudien und Konzeptfahrzeuge. Im Frühjahr des vergangenen Geschäftsjahres präsentierte das Unternehmen im Rahmen der Auto China 2012 den Audi A6 L e-tron concept in Peking. Zuletzt wurde im Herbst 2012 die Konzeptstudie Audi crosslane coupé auf dem Automobilsalon in Paris vorgestellt.

AUDI E-TRON STUDIEN



Die künftigen e-tron Modelle von Audi fahren weite Strecken elektrisch und daher ohne Motorengeräusch. Damit Passanten sie im Stadtverkehr hören können, haben wir einen synthetischen Klang entwickelt, den Audi e-Sound. Dieser Sound wird in jeder Millisekunde aus einer Kombination verschiedener Parameter, wie zum Beispiel Geschwindigkeit oder Drehzahl der E-Maschine, vom Auto selbst erzeugt und ist so besonders authentisch.

Projekthaus Hochvolt-Batterie

Das neue Projekthaus Hochvolt-Batterie ist für unser Unternehmen ein weiterer großer Schritt in Richtung Elektromobilität. Rund zwei Kilometer vom Werk Ingolstadt entfernt dreht sich seit Mai 2012 alles um das Thema Lithium-Ionen-Batterie. Mit Blick auf die künftigen Fahrzeugprojekte werden hier in Zusammenarbeit mit renommierten Partnern wichtige Entwicklungs- und Fertigungskompetenzen für Hochvolt-Batterien aufgebaut. Zugleich wird sichergestellt, dass die hohen Audi Qualitätsanforderungen auch bei der Elektromobilität erfüllt werden. Die Grundidee liegt hierbei in der intensiven Zusammenarbeit aller in der Hochvolt-Technologie eingebundenen Bereiche. Zu den Schwerpunkten des Projekthauses zählen das Hochvolt-Prüffeld, welches den Test von Hochvolt-Batterien auf Zell-, Modul- und Systemebene beinhaltet, und das Batterie-Technikum inklusive Musterbau und Kleinserienproduktion von Hochvolt-Batteriesystemen.

Lagebericht

140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Ladetechnologien

Das ganzheitliche Konzept der Elektromobilität schließt sämtliche Aspekte mit ein, darunter auch die Ladetechnologie für den Antriebsakku – eine Hochvolt-Batterie.
Ein interessanter Ansatz auf dem Gebiet der Ladetechnologien ist das automatische, kontaktlose Laden per Induktion unter der Bezeichnung „Audi wireless charging“. Dabei ist die sogenannte stationäre Ladeplatte in der Regel mit der Straße oder dem Parkplatz und die mobile Ladeplatte mit der Unterseite des Audi e-tron verbunden. Wenn dieser über der Ladeplatte zum Stehen kommt, startet der Ladevorgang automatisch und endet, sobald der Akku vollgeladen ist, der Fahrer losfährt oder der Ladevorgang manuell beendet wird. Diese neue Premiumladetechnologie macht das Laden von Elektrofahrzeugen einfach, hochkomfortabel und vollautomatisch. Sie lässt sich darüber hinaus nach Belieben in die Verkehrsinfrastruktur integrieren, etwa als Ausrüstung von Parkhäusern oder Wohnstraßen. In wenigen Jahren könnte die Technologie des automatischen, kontaktlosen Ladens in Serie gehen. Sie hat aus unserer Sicht das Potenzial, der Elektromobilität einen neuen Schub zu verleihen.

Dual-Mode Hybrid

Ein weiterer vielversprechender Ansatz, den Audi in der Elektromobilität verfolgt, ist der Dual-Mode Hybrid. Diese neu entwickelte Antriebsform, die in der Konzeptstudie Audi crosslane coupé Anwendung findet, ist ebenso innovativ wie effizient.
Bei einer Systemleistung von 130 kW (177 PS) beschleunigt das Audi crosslane coupé in 8,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h, im rein elektrischen Modus in 9,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 182 km/h erreicht. Mit lediglich 1,1 Litern pro 100 Kilometer und einem CO_2-Ausstoß von 26 g/km ist der durchschnittliche Verbrauch der Konzeptstudie wegweisend niedrig. Die Lithium-Ionen-Batterie gewährt mit ihren 17,4 kWh eine Reichweite von 86 Kilometer. Das schlanke Antriebslayout umfasst im Wesentlichen einen Verbrennungsmotor, zwei E-Maschinen und ein einstufiges Getriebe. Der eigens entwickelte 1.5 TFSI, ein Dreizylinder-Verbrennungsmotor, leistet 95 kW (130 PS) bei 200 Nm Drehmoment und ist mit einer scheibenförmigen ersten E-Maschine (Generator) verbunden. Diese produziert bis zu 50 kW (68 PS) Spitzenleistung und bis zu 210 Nm Drehmoment. Die zweite E-Maschine ist für die elektrische Traktionsaufgabe zuständig. Sie leistet in der Spitze 85 kW (116 PS) und stellt ein maximales Drehmoment von 250 Nm bereit. Das neue Hybridsystem arbeitet je nach Fahrsituation in verschiedenen Betriebszuständen. Vom Start bis zu einer Geschwindigkeit von 55 km/h arbeitet die zweite E-Maschine allein. Sollte die Batterie zu wenig Energie liefern, so wechselt das System kurzfristig in den seriellen Betrieb, bei dem der Verbrennungsmotor und die erste E-Maschine elektrische Energie erzeugen. Die E-Fahrt ist bis zu 130 km/h möglich. Der Fahrer der Konzeptstudie Audi crosslane coupé kann zwischen der ökonomischen („cruise“) oder der sportlichen („race“) Abstimmung wählen. Bei Stadtgeschwindigkeit bis zu 55 km/h kann er die E-Fahrt zudem per Knopfdruck aktivieren.

Erster Sieg eines Hybridfahrzeugs in Le Mans

Mit dem insgesamt elften Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans hat Audi einen weiteren Meilenstein im Motorsport erreicht. So triumphierte bei der 80. Auflage des legendären Langstreckenrennens erstmals ein Fahrzeug mit Hybridantrieb – der Audi R18 e-tron quattro. Komplettiert wurde das überzeugende Rennergebnis des Audi Sport Team Joest von einem zweiten, dritten und fünften Platz. Die Audi R18 waren damit erneut mit Abstand die schnellsten und zuverlässigsten Rennwagen im Feld.

Audi ultra

Umkehrung der Gewichtsspirale

Leichtbau ist seit vielen Jahren eine unserer Kernkompetenzen. Beim Einsatz von Aluminium als Karosseriematerial hat Audi schon 1994 eine Pionierleistung vollbracht. Der A8 hatte bereits damals als erste Serienlimousine eine Vollaluminiumkarosserie in der Audi Space Frame Technologie (ASF).

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 verwenden wir neben Aluminium und hochfesten Stählen auch carbonfaserverstärkte Kunststoffe (CFK) sowie Magnesium. Ziel ist es, dass jedes neue Modell leichter als sein Vorgänger wird. Das Leichtbauprinzip Audi ultra beschränkt sich dabei nicht nur auf die Karosserie oder auf einzelne Baugruppen und Teile. Es berücksichtigt das Fahrzeug in seiner Gesamtheit mit dem Ziel, überflüssiges Gewicht an jeglicher Stelle zu vermeiden. Beim neuen dreitürigen A3 konnte so das Leergewicht gegenüber dem Vorgängermodell um bis zu 80 Kilogramm reduziert werden, beim neuen A3 Sportback sogar um bis zu 90 Kilogramm.

Mit dem Audi Space Frame in Multi-Material-Bauweise in der Konzeptstudie Audi crosslane coupé gibt Audi einen Ausblick auf den Leichtbau der Zukunft. Das innovative Materialkonzept kombiniert die besten Eigenschaften verschiedener Werkstoffe – etwa Aluminium, kohlenstofffaserverstärkte und glasfaserverstärkte Kunststoffe (CFK bzw. GFK) – und stellt hinsichtlich Gewicht und energetischer Gesamtbilanz eine neue Evolutionsstufe des Leichtbauprinzips Audi ultra dar.

Auch unsere beiden italienischen Marken Lamborghini und Ducati verfügen über langjährige Erfahrung und Kompetenz im Bereich der Leichtbautechnologien. So wurde bereits vor rund 30 Jahren bei Lamborghini begonnen, Carbonwerkstoffe im Automobilbau einzusetzen. Heute verfügt der italienische Sportwagenhersteller über zahlreiche Patente im Bereich Carbontechnologie. Mit dem Aventador LP 700-4 wurde erstmalig ein Lamborghini konzipiert, dessen Fahrgastzelle komplett aus Carbon hergestellt ist. Am Hauptsitz in Sant'Agata Bolognese wurde hierfür eine eigene Fertigungshalle errichtet, in der ausschließlich carbonfaserverstärkte Kunststoffe (CFK) verarbeitet werden. Um die Leichtbaukompetenzen noch weiter auszubauen, arbeitet die Marke Lamborghini mit renommierten Partnern aus Luftfahrt und Wissenschaft zusammen und betreibt seit rund vier Jahren ein eigenes Forschungslabor.

Mit der neuen 1199 Panigale hat Ducati seine Expertise auf dem Gebiet der Leichtbautechnologie ebenfalls erneut unter Beweis gestellt. Eine völlig neu entwickelte Bauweise auf Basis eines Aluminium-Monocoque, das den herkömmlichen Rahmen ersetzt, verhilft dem Superbike Modell zu einem revolutionären Trockengewicht von lediglich rund 164 Kilogramm.

Audi connect

Die Welt vernetzt sich – und die Marke Audi mit ihr. Audi connect verbindet den Fahrer mit dem Auto, dem Internet, der Infrastruktur und anderen Fahrzeugen. In diesem Bereich bieten die neuen Modelle Audi A3 und Audi A3 Sportback attraktive Lösungen, die insbesondere im Segment der Premiumkompaktfahrzeuge neue Maßstäbe setzen. Zentraler Baustein ist das als Sonderausstattung bestellbare Audi connect bzw. Bluetooth-Autotelefon online als Ergänzung zum

optionalen MMI Navigation plus. Es stellt über ein UMTS-Modul die Verbindung zum Internet her. Über den integrierten WLAN-Hotspot können die Beifahrer mit bis zu acht mobilen Endgeräten frei surfen und mailen. Für den Fahrer holt Audi connect maßgeschneiderte Internetdienste ins Fahrzeug. Die Palette reicht von der Navigation mit Google Earth™-Kartenservice und einem Kartenzoom von bis zu 30 Metern über eine 360-Grad-Rundumsicht mit Google Street View™ bis hin zur Webradiofunktion Audi music stream. Einen attraktiven Service stellen zudem die Verkehrsinformationen online dar. Hierbei werden die Bewegungsprofile von Hunderttausenden Smartphones und Navigationsgeräten, die im Straßenverkehr mitgeführt werden, genutzt. Anonymisiert und zentral aufbereitet ergeben sie ein topaktuelles Bild des Verkehrsgeschehens, das auch Landstraßen und Städte einbezieht.
Neben der Zieleinspeisung über ein aktives, mit dem Fahrzeug verbundenes myAudi Account, das sich der Kunde online über das myAudi Portal anlegen kann, oder Google Maps™, der Point-of-Interest-Suche (POI) mit Sprachbedienung sowie Wetter- und Reiseinformationen stehen dem Fahrer im neuen Audi A3 weitere neue Audi connect Dienste zur Verfügung. Für einige Funktionen ist nun auch eine individuelle Anpassung über das myAudi Portal für unsere Kunden möglich. Beim Service Nachrichten online (individuell) können beispielsweise die Nachrichtenquellen (RSS-Feeds), die bevorzugt vom jeweiligen Kunden genutzt werden, über das myAudi Account online konfiguriert und gespeichert werden. Anschließend stehen die persönlichen Nachrichten im Fahrzeug zur Verfügung. Besonders komfortabel ist dabei die Vorlesefunktion, die auch für einige andere Audi connect Dienste verfügbar ist.
Die Online-Community-Dienste Facebook und Twitter sind bei Audi connect ebenfalls fahrzeuggerecht umgesetzt und ins Infotainment integriert. So bietet der neue Audi A3 auch eine Textfunktion für diese Dienste an. Kombiniert mit Daten wie etwa der aktuellen Position, kann eine online vorkonfigurierte Nachricht auf Wunsch über soziale Netzwerke den Freundeskreis zum Beispiel darüber informieren, wo man sich gerade aufhält.
Darüber hinaus stehen im neuen Audi A3 zusätzliche Dienste wie die Funktion City Events bereit, die als internetbasierter Veranstaltungsführer unter anderem über Konzert-, Theater- und Kunstevents vor Ort informiert. Mithilfe der Picturebook Navigation können auch persönliche Fotos, die mit Geopositionsdaten (GPS) verknüpft sind, für die Navigation genutzt werden. Der Dienst Mitteilungen, inklusive einer Diktier- und Versandfunktion per Sprache, sowie eine E-Mail-Funktion runden das umfangreiche Audi connect Angebot im neuen A3 ab.
Darüber hinaus steht für unsere Audi A3 Kunden die neue Audi MMI connect App bereit, die den direkten Zugriff auf einige Audi connect Dienste über das Smartphone ermöglicht. So können beispielsweise Navigationsziele oder Fotos direkt vom Smartphone an das Fahrzeug gesendet werden.
Die zeitnahe und umfassende Integration von Informationstechnologien in die Fahrzeuge gewinnt zukünftig immer mehr Bedeutung. So tritt Audi als erster Premiumhersteller überhaupt in der IT-Branche nicht nur als Kunde auf, sondern war im Rahmen der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas und der CeBIT in Hannover mit eigenen Messeauftritten präsent.
Mit dem neuen Mobilfunkstandard Long Term Evolution (LTE), der eine Datenübertragung von bis zu 100 Mbit pro Sekunde ermöglicht, können Autos zukünftig noch schneller untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur vernetzt werden.

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Design

Mit einer ganzheitlich weiterentwickelten Designstrategie schlägt die Marke Audi einen neuen Weg ein, jedoch ohne dabei die bestehende Designsprache aufzugeben. Zum einen soll zwischen den Modellreihen stärker differenziert werden, zum anderen zeigen künftige Modellgenerationen mehr technische Aspekte im Design.
Wie die neue strategische Ausrichtung für künftige Q-Modelle umgesetzt werden könnte, zeigt die Konzeptstudie Audi crosslane coupé, die auf dem Pariser Automobilsalon erstmalig präsentiert wurde. Der Singleframe des Showcars ist dreidimensional ausgeformt. Er unterstützt die starke Präsenz, die jedes Q-Modell ausmacht. Auch sein abnehmbares Dachmittelteil aus Carbon ist charakteristisch und macht das urbane SUV zu einem offenen Allrounder. Den Schwerpunkt der weiterentwickelten Audi Designsprache und Philosophie bildet die starke Verbindung von Technik und Design. Dies zeigt sich beispielsweise im Singleframe-Kühlergrill oder durch Einlässe in der Motorhaube.

AUDI CROSSLANE COUPÉ

Durch eine ganzheitliche Gestaltung werden Interieur und Exterieur stärker miteinander verzahnt. Es entsteht eine Einheit, die sowohl den Wiedererkennungswert der Marke Audi steigert als auch den Eigencharakter jedes einzelnen Audi Modells durch eine zusätzliche Differenzierung im Interieur verstärkt.

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 können. Der Fahrer soll dabei jedoch nicht bevormundet werden und bleibt trotz der wachsenden Bedeutung technologischer Lösungen selbst in der Verantwortung.
Mit den Fahrerassistenzsystemen an Bord des neuen A3 setzt Audi neue Maßstäbe und bringt die Technologien aus der Oberklasse nun auch in das Kompaktsegment. Hierzu gehört beispielsweise die optionale Audi adaptive cruise control (ACC), welche mithilfe eines Sensors automatisch einen gewünschten Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einhält. Innerhalb gewisser Grenzen beschleunigt bzw. verzögert die Audi adaptive cruise control (ACC) hierfür selbsttätig.

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Das erstmalig im Audi A7 Sportback eingeführte Fahrerassistenzsystem Audi active lane assist unterstützt den Fahrer auf Wunsch nun auch im neuen A3 durch sanfte Lenkeingriffe aktiv beim Spurhalten.
Der optionale Spurwechselassistent Audi side assist beobachtet mithilfe einer komplexen Radarsensorik den Verkehr hinter dem eigenen Fahrzeug und warnt den Fahrer im Bedarfsfall vor kritischen Spurwechseln.
Für ein komfortables Einparken stellt Audi mehrere Systeme zur Wahl. So kann beispielsweise der optionale Parkassistent mit selektiver Anzeige den neuen A3 in Parklücken steuern. Seine zwölf Ultraschallsensoren erkennen Hindernisse rund um das Auto. In Quer- und Längsparklücken nimmt er dem Fahrer die Lenkarbeit ab und steuert wenn nötig auch in mehreren Zügen. Um geeignete Parklücken zu finden, misst er darüber hinaus bei moderatem Tempo die Lücken am Straßenrand. Wenn sich eine von ihnen zum Parken eignet, wird dies im Display angezeigt.
Das optionale Sicherheitssystem Audi pre sense basic im neuen A3, eine ebenfalls im Bereich der Oberklasse etablierte Technologie, findet nun auch im Segment der Premiumkompaktfahrzeuge Anwendung. Über die Sensoren der Elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC kann ein instabiler Fahrzustand erkannt werden. In diesem Fall sorgt das Sicherheitssystem dafür, dass die vorderen Gurte gestrafft werden. Falls das Fahrzeug zu schleudern beginnt, schließen sich automatisch die Fenster und das optionale Schiebedach. Bei der Wahl der Audi adaptive cruise control (ACC) ist zudem die Funktion pre sense front integriert, die den Fahrer bei einem drohenden Auffahrunfall je nach Situation warnt bzw. die Bremsung unterstützt, um eine Kollision zu vermeiden. Sollte der Fahrer passiv bleiben, wird eine verzögerte Bremsung eingeleitet, um die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern. Unterhalb einer Geschwindigkeit von 30 km/h verzögert sie den Audi A3 im Notfall sogar selbsttätig mit nahezu voller Kraft. Sollte es dennoch zu einem Aufprall kommen, wird der neue Bremsassistent Folgekollision aktiv und verhindert durch eine automatische Bremsung, dass das Fahrzeug unkontrolliert weiterrollt. Zugleich schalten sich die Innenraumbeleuchtung sowie die Warnblinkanlage an. Weiterhin werden die Insassen durch ein Paket von Rückhaltesystemen geschützt, welches insgesamt sieben Airbags, unter anderem auch einen Knieairbag für den Fahrer, beinhaltet.
Darüber hinaus hat Audi im Januar 2013 als erster Automobilhersteller weltweit vom US-Bundesstaat Nevada die Lizenz für den Betrieb pilotierter Fahrzeuge erhalten. Damit dürfen sich Testfahrzeuge des Unternehmens, mit denen pilotiertes Fahren erprobt wird, auf öffentlichen Straßen in Nevada bewegen. Voraussetzung ist dabei, dass sich in jedem Fahrzeug ein Fahrer mit gültigem Führerschein befindet, der bei Bedarf steuernd eingreifen kann.

Auszeichnungen des Euro NCAP

Das Konsortium des „European New Car Assessment Programme“ (Euro NCAP), welches sich aus internationalen Vertretern der europäischen Verkehrsministerien, Automobilklubs, Versicherern und Verbraucherschützern zusammensetzt, zeichnete den neuen Audi A3 im abgelaufenen Geschäftsjahr mit gleich mehreren Spitzenplätzen aus. So wurde dem Sicherheitssystem Audi pre sense front plus der „Reward 2012“ verliehen. Darüber hinaus wurde der neue Audi A3 bei der passiven Crash-Sicherheit mit der Höchstnote von fünf Sternen bewertet. Die Ergebnisse für den Erwachsenenschutz im Front-, Heck- und Seitencrash, die Kindersicherheit sowie auch der Fußgängerschutz zeigen, dass der neue A3 eines der sichersten Autos seiner Klasse ist (www.euroncap.com/results/audi/a3/480.aspx).
Zusätzlich zeichnete das Euro-NCAP-Konsortium den neuen Audi A3 vier Mal mit dem „Euro NCAP advanced“ aus. Der Preis wird für innovative Unfallverhütungssysteme vergeben, die über die Anforderungen des Gesetzgebers und der Verbraucherschützer hinausgehen. Hierbei überzeugten insbesondere die Fahrerassistenzsysteme Audi pre sense basic, Audi pre sense front, der Bremsassistent Folgekollision sowie Audi active lane assist (www.euroncap.com/rewards.aspx).

BESCHAFFUNG

Die langfristige Zusammenarbeit mit weltweit leistungsfähigen Lieferanten ist ein wesentliches Ziel in der Beschaffung des Audi Konzerns. Neben der Gesamtwirtschaftlichkeit sind verschiedene Kriterien wie Qualität, Innovationsfähigkeit und Zuverlässigkeit entscheidend für die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern. Um Synergiepotenziale optimal zu nutzen, findet der Auswahlprozess zudem in Zusammenarbeit mit der Volkswagen Konzernbeschaffung statt.
Im Geschäftsjahr 2012 beliefen sich die Materialaufwendungen des Audi Konzerns auf insgesamt 30.265 (28.594) Mio. EUR und bildeten damit den größten Teil der Herstellungskosten.
Die kontinuierliche Erweiterung des Audi Produktportfolios wird die strategische Bedeutung der Beschaffung künftig weiter stärken. Vor diesem Hintergrund sowie infolge der hohen Komplexität von Lieferketten wurde das Kaufteile- und Lieferantenmanagement im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter intensiviert. Gemeinsam sorgen Werkzeug- und Prozessexperten aus der Beschaffung und der Qualitätssicherung für die Verfügbarkeit notwendiger Kapazitäten und die Einhaltung erforderlicher Qualitätsstandards, um den erfolgreichen Produktionsanlauf neuer Modelle sowie eine stabile Teileversorgung des Audi Produktionsnetzwerks sicherzustellen.
Im Rahmen der Beschaffung ist Nachhaltigkeit von zentraler Bedeutung für unser Unternehmen und stellt einen festen Bestandteil in unseren Beschaffungsgrundsätzen dar. Neben Kosteneinsparungen werden dabei auch nichtökonomische Aspekte, wie beispielsweise die Verwendung wiederverwertbarer Materialien, berücksichtigt. Von sämtlichen Lieferanten und Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie sowohl bei sich selbst als auch innerhalb ihrer Lieferkette die Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards sicherstellen, um dem hohen Maßstab des Audi Konzerns an unternehmerische Verantwortung gerecht zu werden. Eine frühzeitige Einbindung der Zulieferer ermöglicht uns darüber hinaus, schon bei der Produktentwicklung Lösungen zu finden, um etwa den Materialeinsatz zu reduzieren oder alternative Werkstoffe zu verwenden.

PRODUKTION

Im Geschäftsjahr 2012 steigerte der Audi Konzern die Automobilproduktion im Zuge der positiven Nachfrageentwicklung auf 1.469.205 (1.302.981) Automobile. Darin enthalten sind 333.465 (216.053) Fahrzeuge der Marke Audi, die vom chinesischen Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd. in Changchun (China) gefertigt wurden. Insgesamt wurden 1.467.008 (1.301.270) Audi Fahrzeuge sowie 2.197 (1.711) Supersportwagen der Marke Lamborghini produziert.
Seit dem Erwerb der DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A., Bologna (Italien), und ihrer Tochtergesellschaften hat die Marke Ducati 15.734 Motorräder hergestellt. Im Gesamtjahr belief sich die Produktion auf 43.992 (42.177) Motorräder.

Lagebericht

140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

AUTOMOBILPRODUKTION NACH MODELLEN [1)]

	2012	2011
Audi A1	**47.491**	116.749
Audi A1 Sportback	**75.620**	817
Audi A3	**31.403**	27.460
Audi A3 Sportback	**125.174**	149.855
Audi A3 Cabriolet	**8.089**	11.753
Audi Q3	**106.919**	19.654
Audi TT Coupé	**16.940**	19.704
Audi TT Roadster	**4.940**	5.804
Audi A4 Limousine	**217.389**	193.269
Audi A4 Avant	**95.675**	103.434
Audi A4 allroad quattro	**16.887**	10.537
Audi A5 Sportback	**52.138**	53.204
Audi A5 Coupé	**32.514**	38.095
Audi A5 Cabriolet	**18.705**	20.459
Audi Q5	**209.895**	175.552
Audi A6 Limousine	**222.244**	173.159
Audi A6 Avant	**54.317**	45.628
Audi A6 allroad quattro	**8.439**	3.036
Audi A7 Sportback	**28.950**	37.301
Audi Q7	**55.106**	53.707
Audi A8	**35.932**	38.542
Audi R8 Coupé	**1.295**	2.039
Audi R8 Spyder	**946**	1.512
Gesamt Marke Audi	**1.467.008**	1.301.270
Lamborghini Gallardo	**1.221**	1.264
Lamborghini Aventador	**976**	447
Gesamt Marke Lamborghini	**2.197**	1.711
Gesamt Segment Automobile	**1.469.205**	1.302.981

1) Die Tabelle beinhaltet die seit 1. Januar 2012 in China vom Joint Venture FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd. gefertigten Fahrzeuge. Im Geschäftsjahr 2012 wurden vom Joint Venture 333.465 (216.053) Fahrzeuge gefertigt. Die Vorjahreswerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

Am Konzernsitz in Ingolstadt stellte das Unternehmen im vergangenen Jahr 547.395 (583.942) Fahrzeuge der Marke Audi her. In Neckarsulm wurden im Berichtsjahr insgesamt 260.295 (265.622) Automobile gefertigt. An beiden Standorten sind die leichten Rückgänge gegenüber dem hohen Vorjahreswert im Wesentlichen auf Effekte im Zuge von Modellwechseln zurückzuführen.

Das Fertigungsvolumen der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), lag im Jahr 2012 bei 33.553 (39.518) Fahrzeugen. Dabei wurden 21.880 (25.508) Automobile der TT Baureihe im Verbund mit dem Werk Ingolstadt hergestellt sowie 11.673 (14.010) Fahrzeuge der A3 Baureihe im Auftrag der AUDI AG gebaut.

Die AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien), fertigte im Berichtszeitraum 123.111 (117.566) Fahrzeuge der Baureihe A1.

Darüber hinaus rollten an den Volkswagen Konzernstandorten in Bratislava (Slowakei) und in Martorell (Spanien) im abgelaufenen Geschäftsjahr 55.106 (53.707) Audi Q7 bzw. 106.919 (19.654) Audi Q3 von den Bändern.

Das chinesische Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, fertigte im Jahr 2012 insgesamt 333.465 (216.053) Audi Fahrzeuge, ein deutlicher Anstieg um 54,3 Prozent.

Darüber hinaus wurden in Summe an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm und Bratislava (Slowakei) 7.572 (5.208) Teilesätze für die CKD-Fertigung im indischen Aurangabad produziert.

MOTORENPRODUKTION AUTOMOBILE

	2012	2011
Segment Automobile	**1.916.604**	1.884.157
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**1.915.567**	1.883.757
Automobili Lamborghini S.p.A.	**1.037**	400

Der Audi Konzern erhöhte im Jahr 2012 die Motorenproduktion für Automobile auf 1.916.604 (1.884.157) Aggregate. Dabei erreichte der Anteil der Dieselmotoren 42,0 (47,6) Prozent.
Die ungarische AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr, fertigte im Berichtszeitraum 1.915.567 (1.883.757) Motoren, von denen 970.515 (920.773) Einheiten an Gesellschaften des Audi Konzerns, 786.326 (798.267) an andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie 117.740 (118.919) an Dritte abgesetzt wurden. Zudem stellte die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), 1.037 (400) Zwölfzylinder-Motoren her.

MOTORRADPRODUKTION NACH MODELLEN

	2012 [1)]	2011
Ducati Diavel	**1.730**	–
Ducati Hypermotard	**89**	–
Ducati Monster	**5.001**	–
Ducati Multistrada	**2.519**	–
Ducati Streetfighter	**1.440**	–
Ducati Superbike	**4.955**	–
Gesamt Marke Ducati	**15.734**	–
Gesamt Segment Motorräder	**15.734**	–

1) Motorradproduktion seit Erwerb der Ducati Gruppe im Juli 2012

Seit der Erstkonsolidierung im Juli 2012 produzierte Ducati weltweit 15.734 Motorräder. Dabei wurden am Unternehmenssitz in Bologna (Italien) insgesamt 14.621 sportliche Zweiräder hergestellt. Im thailändischen Amphur Pluakdaeng wurden im gleichen Zeitraum 1.113 Motorräder der Modelle Diavel und Monster produziert. Im Gesamtjahr 2012 produzierte Ducati weltweit 43.992 (42.177) Motorräder.

Ausbau und Erweiterungen am Konzernsitz in Ingolstadt

Im Rahmen des strategischen Ausbaus des weltweiten Audi Produktionsnetzwerks wurde im Mai 2012 am Konzernsitz in Ingolstadt ein neuer, hochmoderner Karosseriebau für den Audi A3 in Betrieb genommen. Bereits bei der Planung der neuen Produktionshalle wurde besonderer Wert auf Effizienz und Nachhaltigkeit gelegt.
Zudem feierte Audi im Juli 2012 offiziell das Richtfest der neuen Produktionshalle für den Karosseriebau des Audi A4, welche bis Ende 2013 fertiggestellt wird.
Ebenfalls im Juli 2012 wurde das Richtfest des neuen Prozesshauses gefeiert. Im höchsten Gebäude des Werks werden künftig alle Autos für den Versand vorbereitet, per hochmoderner Bahnverladung auf die Gleise gebracht oder direkt an das Kundencenter im Audi Forum Ingolstadt ausgeliefert. Die Fertigstellung ist für Herbst 2013 geplant.
Zu Jahresbeginn 2012 hat Audi im Industriepark Münchsmünster ein rund 40 Hektar großes Gelände erworben. Um das Werk Ingolstadt strukturell zu entlasten, ist dort neben einem Presswerk mit Transferpressen und Fertigungslinien für formgehärtete Karosserieteile sowie einer mechanischen Bearbeitung von Fahrwerkkomponenten eine Aluminium-Druckgießerei geplant.

Standort Neckarsulm stellt Weichen für die Zukunft

Im Juni 2012 wurde das Technikum für faserverstärkte Kunststoffe (FVK-Technikum) innerhalb des Audi Leichtbauzentrums offiziell eingeweiht. Dort beschäftigen sich etwa 50 Experten mit

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

faserverstärkten Kunststoffen und deren möglichen Einsatz im Rahmen der Audi Leichtbaustrategie ultra.
Mit der Einweihung des neuen Motorenprüfzentrums im Oktober 2012 nahm der Standort Neckarsulm die unternehmensweit innovativste und leistungsfähigste Einrichtung zur Aggregate-Erprobung in Betrieb. Gleichzeitig setzt das Motorenprüfzentrum Maßstäbe im schonenden Umgang mit Ressourcen.

Audi Hungaria feiert Richtfest des neuen Automobilwerks in Győr

Zehn Monate nach der Grundsteinlegung hat die ungarische AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. im Mai 2012 das Richtfest für die Werkerweiterung am Standort Győr gefeiert. Hier entsteht derzeit eine Automobilfertigung mit vollständiger Prozesskette – vom Presswerk und Karosseriebau über die Lackiererei bis zur Montage. Ab Sommer 2013 wird in Győr neben den bisherigen Baureihen ein weiteres Modell der A3 Familie vom Band rollen. So sollen in Ungarn zukünftig 125.000 Fahrzeuge pro Jahr produziert werden können.

Weiterer Ausbau in China

Mit dem Ausbau seines weltweiten Produktionsnetzwerks bereitet sich das Unternehmen auf weiteres Wachstum vor. Neben den Limousinen A4 L und A6 L sowie dem Q5 wird ab März 2013 auch das SUV-Modell Q3 am chinesischen Standort Changchun gefertigt. Für eine flexible und nachfrageorientierte Versorgung wichtiger Absatzmärkte ist die Nähe zum Kunden ein entscheidender Wettbewerbsvorteil. So errichtet derzeit 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, das eine vollständige Produktion mit Presswerk, Karosseriebau, Lackiererei und Montage umfasst. Ab Ende 2013 wird hier ein neues Modell der A3 Familie vom Band rollen.

Ausbau der Produktion in Indien

Im November 2012 hat Audi die Produktion des Oberklasse-SUV Q7 in Aurangabad im indischen Bundesstaat Maharashtra aufgenommen. Bis zu 1.000 Audi Q7 werden dort jährlich für den indischen Markt montiert. Damit ist der Q7 nach dem A4, dem A6 und dem Q5 das vierte Modell, das in Indien lokal produziert wird. Ab Mitte 2013 ist auch die Herstellung des Q3 in der neuen Fertigungshalle geplant.

Neues Audi Werk in Mexiko: Standortwahl fällt auf San José Chiapa

Das Unternehmen gab im September 2012 bekannt, dass es ein neues Werk auf dem amerikanischen Kontinent im zentralmexikanischen San José Chiapa bauen wird. Wettbewerbsfähige Kostenstrukturen, umfassende Freihandelsabkommen, Grundstücksbeschaffenheit, logistische Anbindung, Infrastruktur, Qualifikation der Mitarbeiter sowie Lebensqualität waren die ausschlaggebenden Kriterien für die Standortwahl. Der Bau des neuen Werks markiert einen Meilenstein innerhalb der Audi Wachstumsstrategie 2020 und wird im Frühjahr 2013 starten. Hinsichtlich Ressourceneffizienz und Fertigungsabläufe wird es das modernste Werk im Produktionsnetzwerk von Audi sein, in dem zukünftig der Nachfolger des aktuellen Q5 vom Band rollen wird. Der Produktionsstart ist für 2016 vorgesehen.

VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN

Der Audi Konzern lieferte im Geschäftsjahr 2012 weltweit 1.634.312 (1.512.014) Automobile an Kunden aus. Dabei steigerte die Kernmarke Audi ihre Auslieferungen deutlich um 11,7 Prozent auf 1.455.123 (1.302.659) Fahrzeuge.
Auf dem deutschen Heimatmarkt, dessen Gesamtmarktnachfrage in der zweiten Jahreshälfte deutlich an Dynamik verlor, legte die Marke mit den Vier Ringen um 3,6 Prozent auf 263.163 (254.011) Auslieferungen zu. Der Marktanteil erhöhte sich demzufolge auf 8,6 (7,9) Prozent.

Im westeuropäischen Ausland erreichte die Marke Audi trotz der teilweise deutlich rückläufigen Marktnachfrage mit 418.646 (428.292) ausgelieferten Fahrzeugen nahezu das Rekordauslieferungsniveau des Vorjahres und behauptete so erneut die Marktführerschaft im Premiumsegment. Vor allem in Großbritannien – dem wichtigsten Exportmarkt in Europa – konnten wir das Auslieferungsvolumen deutlich um 7,2 Prozent auf den neuen Bestwert von 123.640 (115.345) Fahrzeugen steigern. Auch in Frankreich erreichte das Unternehmen 2012 trotz der insgesamt deutlichen Kaufzurückhaltung einen leichten Anstieg der Auslieferungen auf 62.202 (62.009) Automobile. Demgegenüber konnte sich die Marke mit den Vier Ringen den starken Einbrüchen auf den von den Staatsschuldenkrisen besonders beeinträchtigten südeuropäischen Automobilmärkten nicht vollständig entziehen.
Sehr erfolgreich entwickelte sich die Marke Audi erneut in Zentral- und Osteuropa. So konnten wir in Russland, dem wichtigsten Markt in der Region, mit 33.512 (23.250) Auslieferungen 44,1 Prozent mehr Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr an Kunden übergeben.
Auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt setzte das Unternehmen seine qualitative Wachstumsstrategie ebenfalls erfolgreich fort und steigerte das Auslieferungsvolumen um 18,5 Prozent auf 139.310 (117.561) Automobile.
Hohe Wachstumsraten erzielte die Marke Audi erneut in der Region Asien-Pazifik. Mit insgesamt 405.838 (313.036) Auslieferungen wurden in China 29,6 Prozent mehr Audi Fahrzeuge an Kunden übergeben als noch im Vorjahr, womit die führende Stellung im chinesischen Premiummarkt weiter gefestigt werden konnte. Auch in Japan verzeichneten die Audi Auslieferungen einen Aufwärtstrend. Mit 23.930 (21.059) Automobilen wurden dort im Vergleich zum Vorjahr 13,6 Prozent mehr Fahrzeuge ausgeliefert.

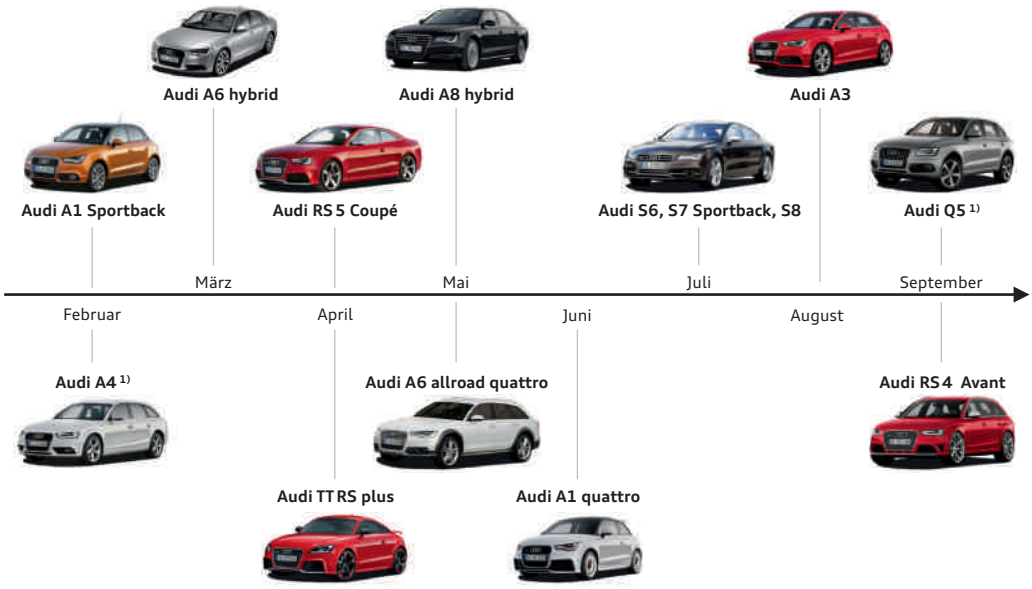
AUSLIEFERUNGEN AUTOMOBILE AN KUNDEN NACH MODELLEN

	2012	2011
Audi A1	**63.428**	117.887
Audi A1 Sportback	**60.322**	288
Audi A3	**28.055**	28.405
Audi A3 Sportback	**134.127**	146.881
Audi A3 Cabriolet	**8.341**	11.683
Audi Q3	**91.841**	9.288
Audi TT Coupé	**17.453**	20.923
Audi TT Roadster	**4.774**	6.316
Audi A4 Limousine	**216.012**	207.409
Audi A4 Avant	**93.820**	106.957
Audi A4 allroad quattro	**13.827**	10.903
Audi A5 Sportback	**53.522**	51.542
Audi A5 Coupé	**34.742**	36.800
Audi A5 Cabriolet	**19.490**	20.637
Audi Q5	**205.986**	176.084
Audi A6 Limousine	**214.129**	183.244
Audi A6 Avant	**57.778**	42.240
Audi A6 allroad quattro	**7.041**	3.732
Audi A7 Sportback	**32.976**	31.317
Audi Q7	**56.193**	52.529
Audi A8	**38.636**	34.245
Audi R8 Coupé	**1.400**	1.803
Audi R8 Spyder	**1.136**	1.546
Interne Fahrzeuge vor Markteinführung	**94**	–
Gesamt Marke Audi	**1.455.123**	1.302.659
Lamborghini Gallardo	**1.161**	1.250
Lamborghini Murciélago	–	7
Lamborghini Aventador	**922**	345
Gesamt Marke Lamborghini	**2.083**	1.602
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**177.106**	207.753
Gesamt Segment Automobile	**1.634.312**	**1.512.014**

Im Geschäftsjahr 2012 setzte der Audi Konzern die kontinuierliche Erweiterung des Produktangebots weiter fort.

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

NEUE MODELLE DER MARKE AUDI IM JAHR 2012



1) Produktaufwertung der Baureihe

Audi A1

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat Audi die hohe Attraktivität seiner Baureihe A1 noch einmal gesteigert. So ist seit Februar 2012 mit dem A1 Sportback eine fünftürige Variante verfügbar, die im Fond mehr Kopffreiheit und einen komfortableren Zustieg bietet. Der Premiumkompakte wird serienmäßig mit vier, auf Wunsch ohne Aufpreis mit fünf Sitzen ausgeliefert. Wie auch sein dreitüriges Schwestermodell überzeugt der A1 Sportback dank innovativer Effizienztechnologien wie Rekuperation, Start-Stopp-System und Thermomanagement in allen Varianten mit einem niedrigen Verbrauch.
Mit dem auf 333 Einheiten limitierten A1 quattro hat die Marke mit den Vier Ringen 2012 zudem ein exklusives Topmodell in die Märkte eingeführt. Ausgestattet mit einem leistungsgesteigerten 2.0 TFSI-Motor mit 188 kW (256 PS) Leistung sprintet der sportliche Kompakte in nur 5,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis 245 km/h in der Spitze.
Im Berichtszeitraum wurden von der Baureihe A1 insgesamt 123.750 (118.175) Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert.

Audi A3

Im Spätsommer 2012 führte das Unternehmen den neuen Audi A3 in die Märkte ein. Die dritte Generation des beliebten Premiumkompaktmodells überzeugt dabei mit einem sportlich-progressiven Design mit coupéhafter Linienführung und setzt vor allem im Bereich der Fahrerassistenzsysteme sowie beim Infotainment Maßstäbe in ihrem Segment. Darüber hinaus belegt der A3 eindrucksvoll die Leichtbaukompetenz von Audi. So konnte das Fahrzeugleergewicht des neuen A3 1.4 TFSI im Vergleich zum Vorgängermodell um bis zu 80 Kilogramm auf 1.175 Kilogramm gesenkt werden. Auch bei dem seit Februar 2013 verfügbaren A3 Sportback hat das Unternehmen die Gewichtsspirale umgekehrt. Als 1.4 TFSI wiegt der vielseitige Fünftürer nur noch 1.205 Kilogramm – und damit um bis zu 90 Kilogramm weniger als die Vorgängergeneration.
Im Jahr 2013 werden darüber hinaus die Modelle S3 und S3 Sportback eingeführt, die mit satter Kraft bei minimalem Verbrauch aufwarten. So spurtet der Premiumkompakte S3 mit S tronic in nur 5,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und begnügt sich im Schnitt mit 6,9 Litern Super-Plus-Kraftstoff, was einem CO_2-Ausstoß von 159 g/km entspricht.

Die Marke Audi lieferte im Geschäftsjahr 2012 bedingt durch den Modellwechsel sowie die erst noch bevorstehende Markteinführung des A3 Sportback weltweit 170.523 (186.969) Fahrzeuge der A3 Familie an Kunden aus.

Audi Q3

Mit der Markteinführung des Q3 erweiterte die Marke Audi ihre SUV-Familie um ein Modell, das die Dynamik eines Kompaktwagens mit dem Raumangebot und der Vielseitigkeit eines SUV verbindet. Der Audi Q3 präsentiert das Know-how der Marke mit den Vier Ringen auf allen Technikfeldern und überzeugt dabei mit einer leichten Karosserie sowie hochentwickelten Assistenz- und Multimediasystemen. Das Motorenprogramm des kompakten Premium-SUV umfasst eine breite Palette an TDI- und TFSI-Motoren mit einer Leistung zwischen 103 kW (140 PS) und 155 kW (211 PS). Im ersten vollen Produktionsjahr des Audi Q3 wurden insgesamt 91.841 (9.288) Fahrzeuge an Kunden übergeben.

Audi TT

Die TT Baureihe wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr mit dem TT RS plus Coupé und dem TT RS plus Roadster um zwei Modelle erweitert, die sich durch besondere Sportlichkeit und beeindruckende Fahreigenschaften auszeichnen. Der Audi TT RS plus wird dabei von einem leistungsgesteigerten 2.5 TFSI-Motor angetrieben, der etwa das Coupé mit S tronic in 4,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h katapultiert. Die Höchstgeschwindigkeit des kompakten Sportwagens liegt bei 280 km/h.
2012 wurden weltweit 22.227 (27.239) TT Coupé und Roadster ausgeliefert.

Audi A4

Seit Jahresbeginn 2012 sind die überarbeiteten Modelle der A4 Baureihe mit einer breiten Auswahl an kraftvollen und effizienten TDI- und TFSI-Motoren verfügbar. Obwohl viele der Aggregate an Leistung und Drehmoment hinzugewonnen haben, konnten die Verbrauchswerte um durchschnittlich rund 11 Prozent reduziert werden. Eine besonders effiziente Variante bietet der 2.0 TDI-Motor mit 100 kW (136 PS) Leistung, der in der Limousine durchschnittlich 4,3 Liter Dieselkraftstoff verbraucht und dabei nur 112 g CO_2/km emittiert. Darüber hinaus überzeugen die A4 Limousine, der A4 Avant, der A4 allroad quattro sowie die S4 Modelle mit einem geschärften Design sowie zahlreichen neuen Lösungen in den Bereichen Fahrdynamik und Infotainment.
Seit Herbst vergangenen Jahres ist der RS 4 Avant, der erstmals 2012 auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert wurde, das sportliche Spitzenmodell der A4 Familie. Das Fahrzeug vereint die Leistung und Fahrdynamik eines starken Sportwagens mit einem hohen Maß an Funktionalität und Alltagstauglichkeit. Ausgestattet mit einem hochdrehenden 4.2 FSI-Motor mit 331 kW (450 PS) Leistung und permanentem Allradantrieb beschleunigt der RS 4 Avant in nur 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h.
Mit 323.659 (325.269) Fahrzeugen erreichen die Auslieferungen der beliebten A4 Baureihe nahezu das hohe Niveau des Vorjahres.

Audi A5

Wie in der überarbeiteten A4 Familie steht auch in den Modellen der A5 Baureihe der neue 1.8 TFSI als Einstiegsmotorisierung für ein besonders hohes Maß an Effizienz. Der Hightech-Vierzylinder verfügt über innovative Lösungen in vielen Technikfeldern, etwa beim Thermomanagement, bei der Einspritzanlage oder bei der Turboaufladung, und verbraucht im A5 Coupé mit Handschaltgetriebe durchschnittlich nur 5,7 Liter Superkraftstoff je 100 Kilometer und stößt dabei 134 g CO_2/km aus.
Seit April 2012 ist mit dem überarbeiteten RS 5 Coupé ein zweitüriges Hochleistungsmodell verfügbar, das mit souveräner Performance und geschärftem Design fasziniert. Mit dem RS 5 Cabriolet, das erstmals auf dem Pariser Automobilsalon 2012 präsentiert wurde, wird die Baureihe im laufenden Geschäftsjahr um ein offenes Topmodell erweitert.
Die Nachfrage nach der sportlich-eleganten Baureihe A5 lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 107.754 (108.979) Fahrzeugen auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Audi Q5

Auf der Auto Mobil International (AMI) in Leipzig feierte der überarbeitete Q5 Premiere, der seit Spätsommer 2012 ausgeliefert wird. Der Q5 vereint Sportlichkeit und Variabilität und bietet damit viele praktische Lösungen für Freizeit und Alltag. Im Zuge der Produktaufwertung hat Audi das Profil des Mittelklasse-SUV im Hinblick auf Design, Infotainment, Assistenzsysteme und Aggregate weiter geschärft. Der Q5 steht mit einer breiten Auswahl kräftiger Motorvarianten zur Verfügung. Obwohl die Leistung der Motoren gegenüber dem Vorgängermodell gesteigert wurde, konnten die Verbrauchswerte um bis zu 15 Prozent reduziert werden.
Seit Anfang 2013 wird die Q5 Baureihe um das neue Topmodell SQ5 TDI ergänzt, das erstmalig im Juni 2012 im Rahmen des 24-Stunden-Rennens von Le Mans vorgestellt wurde. Angetrieben von einem als Biturbo konzipierten 3.0 TDI-Motor mit 230 kW (313 PS) Leistung ist der SQ5 TDI das erste S-Modell mit einem Dieselmotor in der Geschichte von Audi.
Auf der Detroit Motor Show wurde im Januar 2013 darüber hinaus der neue Audi SQ5 insbesondere für die amerikanischen Märkte präsentiert. Dieser ist mit einem aufgeladenen 3.0 TFSI-Motor ausgestattet und verfügt über eine Leistung von 260 kW (354 PS). Der SQ5 wird im dritten Quartal 2013 zu den Händlern in den USA rollen.
Im Jahr 2012 wurden insgesamt 205.986 (176.084) Fahrzeuge der Q5 Baureihe an Kunden übergeben, ein Plus von 17,0 Prozent.

Audi A6

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die Baureihe A6 um weitere attraktive Modelle ergänzt. So ist seit Anfang 2012 eine Hybridversion der beliebten Oberklasselimousine erhältlich. Der A6 hybrid verfügt über einen 2.0 TFSI- und einen Elektromotor und kann sowohl über den Verbrennungs- bzw. den Elektromotor als auch im Hybridmodus angetrieben werden. In Verzögerungsphasen gewinnt der A6 hybrid Energie zurück, bei starker Beschleunigung aktiviert er beide Motoren. Mit einer Systemleistung von 180 kW (245 PS) verbraucht die Limousine lediglich 6,2 Liter Superkraftstoff bei CO_2-Emissionen von nur 145 g/km.
Seit Mai 2012 ist mit dem A6 allroad quattro ein Modell verfügbar, das souveräne Kraft mit beeindruckender Effizienz kombiniert. Das vielseitige Fahrzeug punktet auch abseits asphaltierter Wege mit sportlichem Charakter und ist derzeit mit Motorisierungen zwischen 150 kW (204 PS) und 230 kW (313 PS) erhältlich. Gegenüber dem Vorgängermodell konnte der Verbrauch des Allrounders um bis zu 20 Prozent reduziert werden.
Mit dem S6 und dem S6 Avant stehen seit Sommer 2012 zudem alltagstaugliche Sportwagen mit dynamischen Fahreigenschaften bereit. Dank des neuen 4.0 TFSI-Hochleistungsmotors mit 309 kW (420 PS) Leistung und des innovativen Zylindermanagements cylinder on demand begnügen sich die S-Modelle mit bis zu 25 Prozent weniger Kraftstoff als die vorherige Generation.
Darüber hinaus rollt seit Frühjahr 2012 der neue Audi A6 L aus dem Werk Changchun zu den Händlern in China. Die repräsentative Businesslimousine überzeugt vor allem mit einer luxuriösen Ausstattung, exzellentem Komfort sowie einer breiten Auswahl an Assistenz- und Multimediasystemen.
Im Dezember 2012 wurde der neue RS 6 Avant vorgestellt. Ausgestattet mit einem V8-Biturbo mit 412 kW (560 PS) Leistung spurtet der alltagstaugliche Hochleistungssportler in nur 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und begnügt sich im Mittel mit 9,8 Litern Super-Plus-Kraftstoff je 100 Kilometer.
Im Berichtszeitraum erhöhte der Audi Konzern das Auslieferungsvolumen der A6 Baureihe um 21,7 Prozent auf 278.948 (229.216) Fahrzeuge.

Audi A7 Sportback

Hoher Beliebtheit erfreute sich auch der Audi A7 Sportback. So wurden 2012 insgesamt 32.976 (31.317) Fahrzeuge ausgeliefert, ein Plus von 5,3 Prozent.
Das fünftürige Automobil vereint den emotionalen Charakter eines Coupé mit der Funktionalität eines Avant sowie dem Komfort und dem Prestige einer Limousine. Abgerundet wird die Baureihe derzeit mit dem neuen Audi S7 Sportback, der – wie auch die S-Modelle der A6 Baureihe – von dem innovativen 4.0 TFSI-Aggregat mit 309 kW (420 PS) Leistung angetrieben wird. Der

V8-Biturbomotor beschleunigt das fünftürige Coupé in nur 4,7 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und begnügt sich in Verbindung mit der 7-Gang S tronic mit durchschnittlich 9,6 Litern Superkraftstoff. Anfang 2013 wurde zudem der RS 7 Sportback präsentiert, der ab Sommer des laufenden Geschäftsjahres die Baureihe ergänzt.

Audi Q7

Der Audi Q7 überzeugt unsere Kunden mit einem luxuriösen Antriebskomfort dank seiner starken und effizienten Motoren sowie des serienmäßigen quattro Antriebs und der 8-stufigen tiptronic. Das Motorenprogramm des Audi Q7 umfasst verschiedene TFSI- und TDI-Aggregate mit sechs oder acht Zylindern. Besonders effizient ist dabei der 3.0 TDI quattro mit einer Leistung von 150 kW (204 PS), der durchschnittlich gerade einmal 7,2 Liter Dieselkraftstoff pro 100 Kilometer verbraucht, womit der CO_2-Ausstoß bei 189 g/km liegt.
Insgesamt wurden im Berichtsjahr 56.193 (52.529) Fahrzeuge des Performance-SUV an Kunden übergeben.

Audi A8

Die Luxuslimousinen der A8 Baureihe verbinden dynamisches Außendesign und sportliche Fahreigenschaften mit höchster Komfortausstattung und edlem Interieur. Darüber hinaus faszinieren der Audi A8 bzw. der Audi A8 L mit langem Radstand durch konsequenten Leichtbau sowie mit einer breiten Auswahl starker und hocheffizienter Motoren.
Der neue Audi S8 – seit Sommer 2012 das exklusive Topmodell der Audi S-Modellfamilie – sorgt mit beeindruckender Kraft für überlegene Fahrleistungen. Sein 4.0 TFSI-Motor leistet 382 kW (520 PS) und 650 Nm Drehmoment. Mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 10,1 Litern Superkraftstoff je 100 Kilometer erreicht das sportliche Flaggschiff zudem für seine Klasse bemerkenswerte Effizienzwerte. Der Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum Vorgängermodell konnte um 23 Prozent reduziert werden.
Mit dem neuen A8 hybrid, der das Beste aus zwei Antriebswelten kombiniert, wurde das Modellportfolio der Baureihe zusätzlich erweitert. Dank 2.0 TFSI-Motor und Elektromotor verfügt der A8 hybrid über eine Systemleistung von 180 kW (245 PS) und verbraucht durchschnittlich nur 6,3 Liter Superkraftstoff bei einem CO_2-Ausstoß von lediglich 147 g/km.
Die Nachfrage nach der Luxuslimousine A8 hat sich auch im abgelaufenen Geschäftsjahr positiv entwickelt. Insgesamt wurden 38.636 (34.245) Fahrzeuge an Kunden übergeben – eine Steigerung um 12,8 Prozent.

Audi R8

Der Audi R8 ist die sportliche Speerspitze im Modellportfolio der Marke Audi. Mit der Produktaufwertung Anfang 2013 präsentiert sich der reinrassige Mittelmotor-Sportwagen in zahlreichen Details überarbeitet.
Die neuen Modelle R8 Coupé und R8 Spyder untermauern die Audi Leichtbaukompetenz in allen Punkten. So beträgt das Leergewicht des R8 V8 Coupé mit Handschaltung dank des konsequenten Einsatzes innovativer Leichtbaumaterialien wie etwa carbonfaserverstärkten Kunststoffen (CFK) und Magnesium lediglich 1.560 Kilogramm. Beim R8 V10 plus Coupé – dem neuen Spitzenmodell der Baureihe – sind es 1.570 Kilogramm, rund 50 Kilogramm weniger als bei seinem Vorgänger. Ausgestattet mit einem in Handmontage gefertigten 5.2 FSI-Motor mit 404 kW (550 PS) Leistung und einer von Grund auf neu entwickelten 7-Gang S tronic sprintet das R8 V10 plus Coupé in 3,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h – die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 317 km/h.
Im Berichtszeitraum wurden 2.536 (3.349) Fahrzeuge der R8 Baureihe an Kunden ausgeliefert.

Lagebericht

140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Marke Lamborghini

Die Marke Lamborghini lieferte im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt 2.083 (1.602) Supersportwagen an Kunden aus. Dabei zeigten vor allem die Auslieferungen des neuen Lamborghini Aventador im ersten vollen Produktionsjahr einen deutlichen Anstieg auf 922 (345) Modelle. Mit 1.161 (1.250) ausgelieferten Einheiten entwickelte sich die Nachfrage nach dem Gallardo stabil und bestätigt so seinen Status als erfolgreichstes Lamborghini-Modell aller Zeiten.
Im Zuge der Weiterentwicklung des Produktportfolios präsentierte die Marke Lamborghini auf dem Genfer Automobilsalon 2012 mit dem Aventador J ein besonders exklusives Einzelstück. Es handelt sich dabei um eine offene Variante des 515 kW (700 PS) starken Aventador LP 700-4, der ohne Dach, Windschutzscheibe oder weitere Glasflächen auskommt – die kompromissloseste und extremste Variante eines Roadsters. In der Serienversion verfügt der neue Aventador LP 700-4 Roadster über ein extrem leichtes zweiteiliges Hardtop aus Carbonfaser, welches sich im Gepäckraum verstauen lässt. Der Zwölfzylinder-Motor mit 515 kW (700 PS) Leistung katapultiert das Fahrzeug in nur drei Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Spitzengeschwindigkeit liegt ebenso wie bei der geschlossenen Variante bei 350 km/h. Zur Effizienzsteigerung tragen im Aventador das neue Stopp-/Start-System sowie eine Zylinderabschaltung bis zu einer Geschwindigkeit von 135 km/h bei.
Auf dem Pariser Automobilsalon stellte Lamborghini im September 2012 die überarbeiteten Gallardo-Modelle vor.
In Peking gab Lamborghini auf der Auto China mit der SUV-Studie Urus einen Ausblick auf eine mögliche Baureihe im SUV-Segment. Das Konzeptfahrzeug verfügt über vier großzügige Sitzplätze, einen variablen Gepäckraum, ausgeprägte Bodenfreiheit sowie Allradantrieb und vereint damit Alltagstauglichkeit, Vielseitigkeit und höchste Fahrdynamik. Eine Leistung von rund 440 kW (600 PS) sowie ein besonders geringes Gewicht dank innovativer Leichtbautechnologien sorgen für außerordentlichen Fahrspaß bei vergleichsweise geringem CO_2-Ausstoß.

LAMBORGHINI URUS

Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns

Im Geschäftsjahr 2012 lieferten 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 177.106 (207.753) Fahrzeuge der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns an Kunden aus.

Motorräder

Seit Erwerb der Ducati Gruppe im Juli 2012 haben sich weltweit 16.786 Kunden für ein Motorrad der Marke Ducati entschieden. Für das Gesamtjahr lag die Zahl der ausgelieferten Motorräder bei 44.102 (42.233).
Der größte Absatzmarkt für den italienischen Motorradhersteller sind die USA, in die seit Juli 2012 insgesamt 3.924 Motorräder an Kunden ausgeliefert wurden.
Auf dem italienischen Heimatmarkt wurden im gleichen Zeitraum 1.598 Zweiräder an Ducati Kunden übergeben.

AUSLIEFERUNGEN MOTORRÄDER AN KUNDEN NACH MODELLEN

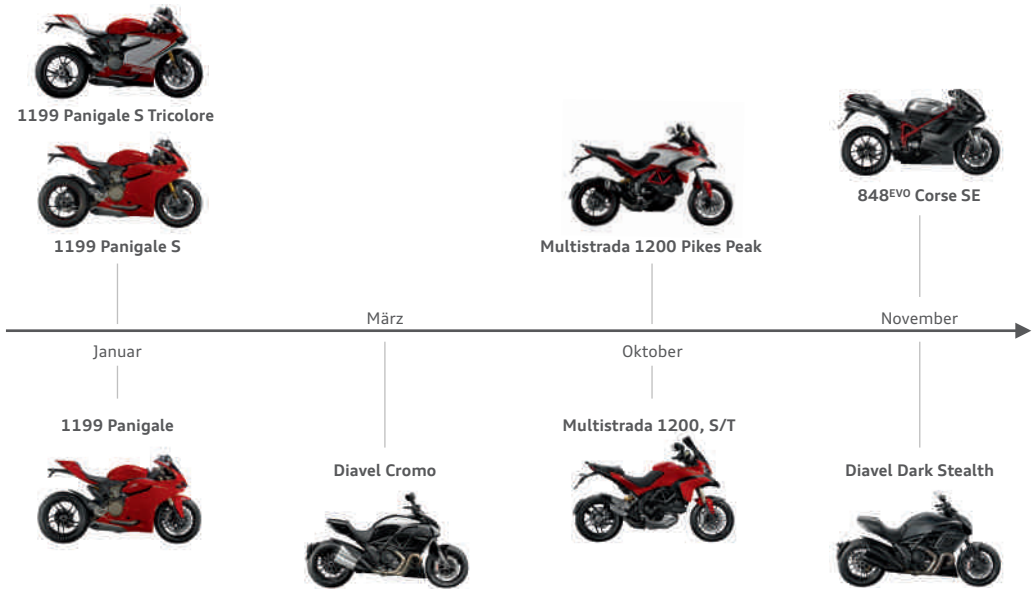
	2012 [1]	2011
Ducati Diavel	2.486	–
Ducati Hypermotard	764	–
Ducati Monster	5.266	–
Ducati Multistrada	2.499	–
Ducati Streetfighter	1.618	–
Ducati Superbike	4.138	–
Ducati Sonstige	15	–
Gesamt Marke Ducati	16.786	–
Gesamt Segment Motorräder	16.786	–

1) Motorradauslieferungen seit Erwerb der Ducati Gruppe im Juli 2012

Marke Ducati

Die Motorräder der Marke Ducati stehen insbesondere für unverwechselbares Design, innovative Technik, Leichtbau aus Aluminium und Carbon sowie den legendären Zweizylinder-Motor mit desmodromischer Ventilsteuerung. Das Produktportfolio der sportlichen Zweiräder umfasst die sechs Baureihen Diavel, Hypermotard, Monster, Multistrada, Streetfighter sowie Superbike.

NEUE MODELLE DER MARKE DUCATI IM JAHR 2012



Im Jahr 2012 feierten mit der 1199 Panigale, der 1199 Panigale S und der 1199 Panigale S Tricolore weitere Modelle der unverkennbaren Superbike Familie Premiere. Die Hochleistungsmotorräder verfügen über den bisher stärksten Zweizylinder-Motor in der Geschichte des Herstellers mit einer Leistung von 143 kW (195 PS) und drei verschiedene Fahrmodi – Race, Sport, Wet. Die 1199 Panigale verfügt über ein Aluminium-Monocoque und wiegt im Vergleich zu ihrer Vorgängerin rund fünf Kilogramm weniger. Die Königin der Superbike Familie ist die 1199 Panigale R

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
151 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
153 Forschung und Entwicklung
162 Beschaffung
162 Produktion
165 Vertrieb und Auslieferungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
173 Ertragslage
175 Vermögenslage
176 Finanzlage
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

mit einer herausragenden Racing-Performance. Die hocheffiziente 848^{EVO} und die neu eingeführte 848^{EVO} Corse Special Edition runden das Superbike Sortiment ab.
Auch die neuen Modelle der Baureihe Multistrada verfügen über einen individuell verstellbaren Fahrmodus – Sport, Touring, Urban, Enduro – und garantieren so besonderen Fahrspaß. Im laufenden Geschäftsjahr werden die Modelle der Multistrada Familie mit zahlreichen weiteren innovativen Technologien ausgestattet. So verfügen künftig alle S-Versionen der Multistrada 1200 – Multistrada S Touring, Multistrada S Pikes Peak, Multistrada S Granturismo – beispielsweise über das innovative Dämpfungssystem Ducati Skyhook Suspension (DSS), welches bei unterschiedlichen Bodenbeschaffenheiten für eine optimale Laufruhe sorgt.
Darüber hinaus stellte Ducati die nächste Generation der Hypermotard Familie vor – Hypermotard, Hypermotard SP und Hyperstrada. Dabei werden die neuesten Technologien mit außergewöhnlichem italienischem Design vereint. Von Grund auf neu führte Ducati bei den Hypermotard Modellen auch den neuen Testastretta 11° Motor mit 821 ccm und einer Leistung von 81 kW (110 PS) ein. Dieser wird in einem Gitterrohrrahmen verbaut. Während das Hochleistungsmodell Hypermotard SP mit den Fahrmodi Race, Sport und Wet aufregenden Fahrspaß verspricht, bieten die Hypermotard und die Hyperstrada ihrem Fahrer mit den Einstellungsmöglichkeiten Sport, Touring und Urban hohe Reisetauglichkeit und Allrounder-Qualitäten.

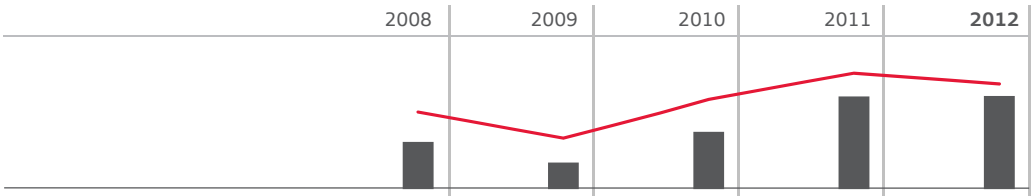
FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

ERTRAGSLAGE

Der Audi Konzern steigerte im Geschäftsjahr 2012 im Zuge des Absatzwachstums seine Umsatzerlöse um 10,6 Prozent auf einen neuen Bestwert von 48.771 (44.096) Mio. EUR.
Im Segment Automobile erzielten wir mit dem Verkauf von Fahrzeugen der Kernmarke Audi Umsatzerlöse in Höhe von 35.851 (34.456) Mio. EUR. Dabei sind im Vorjahreswert noch Umsatzerlöse aus dem CKD-Geschäft nach China enthalten. Infolge des zunehmenden Lokalisierungsgrads werden die nach China gelieferten Teilesätze seit 2012 nicht mehr als Fahrzeugumsatz ausgewiesen, sondern in den sonstigen Umsatzerlösen erfasst.
Für die Fahrzeugumsätze der Marke Audi stellt die A4 Baureihe erneut den wichtigsten Umsatzträger dar. Gleichzeitig erhöhten sich insbesondere infolge der erstmals vollen Verfügbarkeit der A6 Modelle sowie der hohen Nachfrage nach den A8 Modellen die Umsatzerlöse im Oberklasse- und Luxussegment. Im Zuge der Markteinführung des A1 Sportback konnten auch die Umsatzerlöse im Premiumkompaktsegment weiter erhöht werden. Größter Umsatztreiber war im letzten Geschäftsjahr der Audi Q3, der seit Herbst 2011 sukzessive in die Märkte eingeführt wurde.
Die Marke Lamborghini konnte im vergangenen Geschäftsjahr ihre Umsatzerlöse insbesondere aufgrund der hohen Nachfrage nach dem neuen Aventador wesentlich erhöhen. Darüber hinaus generierte der Audi Konzern Umsatzerlöse mit dem Verkauf von Automobilen der Marken Bentley, SEAT, Škoda, VW Pkw und VW Nutzfahrzeuge über die konzerneigenen 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).
Im neuen Segment Motorräder generierte das Unternehmen seit dem Erwerb der Ducati Gruppe im Juli 2012 trotz der stark saisonal geprägten Geschäftsentwicklung bereits 209 Mio. EUR Umsatzerlöse. Im Gesamtjahr erreichte die Marke Ducati Umsatzerlöse von 606 Mio. EUR.
Die sonstigen Umsatzerlöse haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr im Wesentlichen im Zuge der erstmaligen Berücksichtigung der Lieferung von Teilesätzen nach China deutlich auf 9.626 (5.928) Mio. EUR erhöht.
Die Herstellungskosten des Audi Konzerns sind im Berichtszeitraum im Zuge der nachfragebedingten Steigerung des Produktionsvolumens auf 39.046 (36.000) Mio. EUR angestiegen. Dank der positiven Effekte unserer kontinuierlichen Prozessverbesserungen und Produktivitätssteigerungen war der Anstieg mit 8,5 Prozent erneut unterproportional zum Umsatzwachstum. So steigerte der Audi Konzern das Bruttoergebnis um 20,1 Prozent auf 9.725 (8.096) Mio. EUR. Die Vertriebskosten lagen im Geschäftsjahr 2012 bei 4.593 (3.599) Mio. EUR. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist neben dem größeren Verkaufsvolumen und höheren Vermarktungskosten auch auf die Markteinführungen zahlreicher neuer Modelle sowie die Realisierung strategischer

Marktentwicklungsprogramme zurückzuführen. Die Verwaltungskosten erhöhten sich auch im Zuge von Konsolidierungskreisveränderungen auf 527 (429) Mio. EUR. Das sonstige betriebliche Ergebnis reduzierte sich vor allem währungsbedingt auf 775 (1.280) Mio. EUR.
Trotz der zunehmend schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konnten wir das Operative Ergebnis des Audi Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut leicht steigern und erreichten mit 5.380 (5.348) Mio. EUR einen neuen Bestwert in der Unternehmensgeschichte. Dabei erreichte das Segment Automobile ein Operatives Ergebnis von 5.421 (5.348) Mio. EUR. Seit Erwerb der Ducati Gruppe zum Juli 2012 erwirtschaftete das Segment Motorräder saisonal bedingt sowie unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven ein Operatives Ergebnis von –41 Mio. EUR. Für das Gesamtjahr erreichte die Ducati Gruppe einen Operativen Gewinn von 58 Mio. EUR bei einer Umsatzrendite von knapp 10 Prozent auf Basis der bisher von der Ducati Gruppe angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.
Das Finanzergebnis des Audi Konzerns lag im abgeschlossenen Geschäftsjahr bei 576 (692) Mio. EUR. So erzielte der Audi Konzern im Geschäftsjahr 2012 ein Ergebnis vor Steuern von 5.956 (6.041) Mio. EUR. Nach Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag erwirtschaftete das Unternehmen ein Ergebnis von 4.353 (4.440) Mio. EUR.

ENTWICKLUNG DES OPERATIVEN ERGEBNISSES UND DER OPERATIVEN UMSATZRENDITE DES AUDI KONZERNS



	2008	2009	2010	2011	**2012**
Operatives Ergebnis (in Mio. EUR)	2.772	1.604	3.340	5.348	**5.380**
Operative Umsatzrendite (in %)	8,1	5,4	9,4	12,1	**11,0**

Die wesentlichen Renditekennzahlen spiegeln die hohe Ertragskraft unseres Unternehmens wider und belegen erneut, dass der Audi Konzern zu den weltweit erfolgreichsten Herstellern der Automobilindustrie zählt.
So lag die Operative Umsatzrendite im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 11,0 (12,1) Prozent erneut deutlich über dem angestrebten Zielkorridor von acht bis zehn Prozent. Und auch die Umsatzrendite vor Steuern erreichte mit 12,2 (13,7) Prozent einen hervorragenden Wert. Die Kapitalrendite belief sich im gleichen Zeitraum auf 30,9 (35,4) Prozent.

ERGEBNISKENNZAHLEN

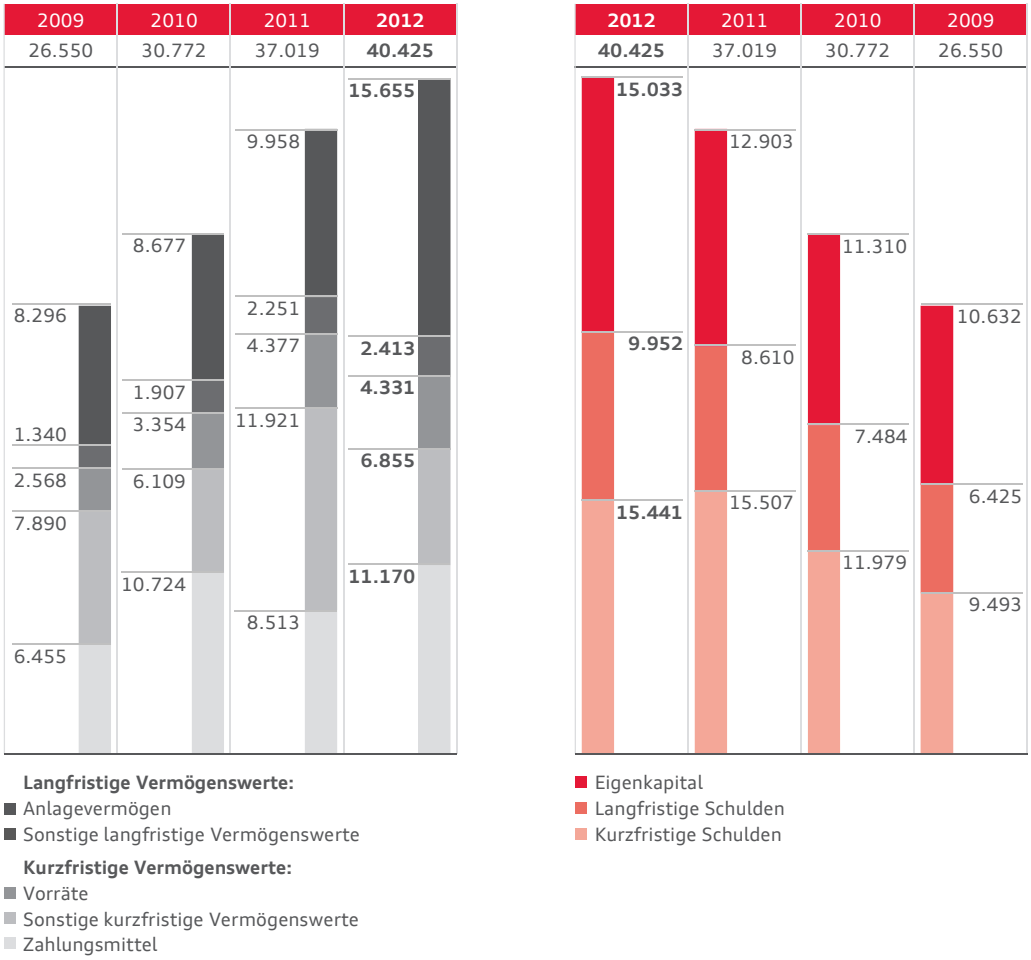
	2012	2011
Operative Umsatzrendite	**11,0**	12,1
Segment Automobile	**11,2**	12,1
Segment Motorräder	**–19,4**	–
Umsatzrendite vor Steuern	**12,2**	13,7
Kapitalrendite	**30,9**	35,4

VERMÖGENSLAGE

Lagebericht

140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
173 Ertragslage
175 Vermögenslage
176 Finanzlage
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

BILANZSTRUKTUR AUDI KONZERN (MIO. EUR)



Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhte sich die Bilanzsumme des Audi Konzerns um 9,2 Prozent auf 40.425 (37.019) Mio. EUR.
Der deutliche Anstieg der langfristigen Vermögenswerte auf 18.068 (12.209) Mio. EUR ist im Wesentlichen auf eine Erhöhung der at-Equity-bewerteten Anteile infolge des Erwerbs einer 30-prozentigen Beteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), sowie des Erwerbs der Ducati Gruppe zurückzuführen.
Infolge der Beteiligungserwerbe erhöhten sich die Gesamtinvestitionen im letzten Jahr auf 6.416 (2.970) Mio. EUR. Darüber hinaus steigerten wir unsere Anstrengungen zur Entwicklung neuer Produkte und Technologien.

Die kurzfristigen Vermögenswerte reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen infolge der Zahlungsmittelabflüsse im Zuge der Beteiligungserwerbe auf 22.357 (24.811) Mio. EUR.
Das Eigenkapital erhöhte sich zum Bilanzstichtag auf 15.033 (12.903) Mio. EUR. Der Zuwachs ist im Wesentlichen durch die Kapitalzuführung in Höhe von 1.569 Mio. EUR durch die Volkswagen AG, Wolfsburg, in die Kapitalrücklage der AUDI AG begründet. Die Einstellung des nach Gewinnabführung verbleibenden Überschusses in die anderen Gewinnrücklagen erhöhte das Eigenkapital um weitere 494 Mio. EUR. Zum 31. Dezember 2012 lag damit die Eigenkapitalquote des Audi Konzerns bei 37,2 (34,9) Prozent.
Die langfristigen Schulden erhöhten sich zum Jahresende 2012 auf 9.952 (8.610) Mio. EUR. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf zinsbedingt höhere Pensionsrückstellungen zurückzuführen.
Die kurzfristigen Schulden lagen mit 15.441 (15.507) Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres.

FINANZLAGE

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 6.144 (6.295) Mio. EUR annähernd auf dem hohen Vorjahresniveau.
Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts erreichte ohne Berücksichtigung der Beteiligungsveränderungen im gleichen Zeitraum 3.237 (2.841) Mio. EUR. Für Investitionen in Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte wurden 2.334 (2.266) Mio. EUR ausgegeben. Im Fokus standen dabei die Investitionen in neue Produkte und innovative Antriebstechnologien.
Im Zuge der Beteiligungsveränderungen flossen zusätzliche Mittel in Höhe von 3.567 (64) Mio. EUR ab. Insgesamt lag der Cashflow aus der Investitionstätigkeit, das heißt unter Berücksichtigung von Veränderungen in Geldanlagen und ausgereichten Darlehen, bei 4.896 (6.911) Mio. EUR. Die Investitionen des operativen Geschäfts wurden wie in den Vorjahren vollständig aus eigenen Mitteln finanziert. Nach Berücksichtigung der Beteiligungsveränderungen in Höhe von 3.567 (64) Mio. EUR lag der Netto-Cashflow bei –660 (3.390) Mio. EUR.
Zum Jahresende 2012 reduzierte sich die Netto-Liquidität insbesondere infolge der Beteiligungserwerbe auf 13.396 (15.716) Mio. EUR.
Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen, die im Wesentlichen das Bestellobligo enthalten, beliefen sich zum Jahresende 2012 auf 3.002 (2.944) Mio. EUR. Im Anhang sind unter Punkt 42 „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ detailliertere Informationen enthalten.

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE ASPEKTE
CORPORATE RESPONSIBILITY

In unserer Strategie 2020 haben wir die Kundenbegeisterung als zentrales Element verankert. Die Grundlagen für Kundenbegeisterung bilden zum einen Sympathie für die Marke Audi und unser Unternehmen, zum anderen aber auch eine breite Akzeptanz in den Absatzmärkten, die den kontinuierlichen Erfolg des Audi Konzerns trägt.
Bei allen Unternehmensentscheidungen werden daher nicht nur ökonomische, sondern auch gesellschaftliche und ökologische Aspekte berücksichtigt. Daraus resultiert der verantwortungsvolle Umgang mit Mitarbeitern, gesellschaftlichen Gruppen und natürlichen Ressourcen. Die Auskunfts- und Berichtsfähigkeit zum Thema Corporate Responsibility der AUDI AG soll in Zukunft weiter ausgebaut werden. Ausführliche Informationen zum Thema Nachhaltigkeit und zu sozialen wie ökologischen Aspekten sind im Corporate Responsibility Report enthalten, der erstmalig im zweiten Quartal 2013 veröffentlicht wird.

Lagebericht

140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
173 Ertragslage
175 Vermögenslage
176 Finanzlage
176 Soziale und ökologische Aspekte
176 Corporate Responsibility
177 Mitarbeiter
181 Audi in der Gesellschaft
182 Standortbezogene Umweltaspekte
186 Produktbezogene Umweltaspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

MITARBEITER

Belegschaft

im Jahresdurchschnitt	2012	2011
Inländische Gesellschaften	**48.970**	47.182
davon:		
AUDI AG	**47.121**	45.386
Werk Ingolstadt	**33.311**	32.165
Werk Neckarsulm	**13.810**	13.221
Ausländische Gesellschaften	**15.656**	13.017
davon:		
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.	**2.501**	2.361
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.	**8.340**	6.932
Automobili Lamborghini S.p.A.	**925**	831
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A.	**911**	897
DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A. [1]	**483**	–
Beschäftigte Arbeitnehmer	**64.626**	60.199
Auszubildende	**2.283**	2.322
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	**66.909**	62.521
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	**322**	285
Belegschaft Audi Konzern	**67.231**	62.806

1) Zum 31. Dezember 2012 beschäftigten die DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A., Bologna (Italien), und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften insgesamt 1.197 Mitarbeiter.

Insgesamt waren im abgelaufenen Geschäftsjahr durchschnittlich 67.231 (62.806) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Audi Konzern beschäftigt. Zum Jahresende erreichte die Belegschaft einen Stand von 68.804 (63.839) Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.
Der Anstieg der Belegschaft ist neben dem Personalaufbau bei der AUDI AG und infolge des Werkausbaus bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), vor allem auch auf die Erweiterung des Konsolidierungskreises zurückzuführen.

STRUKTURDATEN PERSONAL (AUDI AG)

		2012	2011
durchschnittliches Alter [1]	Jahre	**40,6**	40,6
durchschnittliche Betriebszugehörigkeit [1]	Jahre	**15,2**	15,6
Frauenanteil [1]	Prozent	**13,7**	13,0
Akademikeranteil [2]	Prozent	**42,3**	40,1
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**	6,3
Unfallhäufigkeit [3]		**2,4**	2,3
Gesundheitsstand	Prozent	**96,4**	96,4
Einsparungen Audi Ideen-Programm	Mio. EUR	**71,1**	70,4
Realisierungsquote	Prozent	**57,4**	57,2

1) Audi Konzern

2) Anteil an den indirekten Mitarbeitern

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

Personalpolitik des Audi Konzerns

Um die Mission der Strategie 2020 „Wir begeistern Kunden weltweit“ zu verwirklichen, benötigt das Unternehmen leidenschaftliche und kompetente Mitarbeiter. Denn nur mit kompetenten, motivierten und bedarfsgerecht qualifizierten Mitarbeitern wird es auch gelingen, diese Mission zu erfüllen.

Das Personal- und Sozialwesen sieht sich dabei in der Rolle des Wegbereiters: Es schafft die Voraussetzungen dafür, dass die Belegschaft und damit das Unternehmen die Ziele der Strategie 2020 erreichen kann.
Dazu bedarf es einer grundlegenden strategischen Ausrichtung unserer Personalarbeit: nah am Menschen zu sein. Dieser Leitsatz gründet auf vier zentralen personalpolitischen Handlungsfeldern: Kompetenzen stärken, Arbeit attraktiv und flexibel gestalten, Verantwortung fördern und Zukunftsfähigkeit sichern.
Die Bedürfnisse der Belegschaft zu kennen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu befähigen und zu begeistern sowie zu wissen, welche Qualifikationen das Unternehmen braucht und künftig brauchen wird – das sind die Voraussetzungen für wirksame Personalentwicklung und nachhaltigen Personaleinsatz.
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 ebenfalls eine zentrale Rolle.
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 am Unternehmensergebnis sowie an der Erreichung definierter Zielwerte im Geschäftsjahr orientiert. Auch in Audi Tochtergesellschaften im In- und Ausland gibt es Regelungen zu Erfolgsbeteiligungen.

Knapp 3.000 Neueinstellungen bei der AUDI AG

Die AUDI AG stellte im Geschäftsjahr 2012 insgesamt 2.951 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Davon verstärkten 1.582 Experten, darunter 27 Prozent Frauen, unter anderem die strategischen Kompetenzfelder Leichtbau sowie Elektromobilität und unterstützten den Aufbau neuer Standorte. Hinzu kamen 620 Fachkräfte, die größtenteils aus Zeitarbeitsverhältnissen in die Stammbelegschaft übernommen wurden. Darüber hinaus begrüßte das Unternehmen 749 junge Menschen, die an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm eine Ausbildung oder ein duales Studium starteten.

Erneut Spitzenplatzierungen bei Attraktivitätsbefragungen

Auch im Geschäftsjahr 2012 stand die AUDI AG bei Akademikern wieder hoch im Kurs. Wie schon in den Vorjahren findet sich das Unternehmen im Rahmen der Attraktivitätsbefragungen der Beratungsinstitute trendence und Universum als beliebtester Arbeitgeber für examensnahe Studierende der Wirtschafts- und Ingenieurwissenschaften in Deutschland auf den ersten Plätzen („trendence Graduate Barometer 2012 – Business und Engineering Edition“, 20.4.2012; „The Universum German Student Survey 2012“, 30.4.2012).
Das Unternehmen war darüber hinaus auch bei berufserfahrenen Ingenieurinnen und Ingenieuren sehr beliebt. In der von Universum durchgeführten Studie „The German Professional Survey 2012“, die am 3. Dezember 2012 erschienen ist, erreichte die AUDI AG den zweiten Platz (www.universumglobal.com/IDEAL-Employer-Rankings/Professional-Surveys/Germany).
Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), wurde im Geschäftsjahr 2012 zum wiederholten Male zum „attraktivsten Unternehmen“ des Landes in einer Umfrage der Unternehmensberatung Aon Hewitt sowie der internationalen Studentenorganisation AIESEC gewählt (www.balaton-zeitung.info/Audi-attraktivster-Arbeitgeber-in-Ungarn).
Das vorrangige Ziel des Personalmarketings der AUDI AG bleibt die Weiterentwicklung der Arbeitgebermarke. Eine klare Positionierung sowie eine glaubwürdige Kommunikation sind daher wichtige Voraussetzungen, um unser strategisches Unternehmensziel „Weltweit attraktiver Arbeitgeber“ zu erfüllen. Für die bundesweit beste Personalanzeige für Ingenieure wurde Audi mit dem VDI Nachrichten Award 2012 ausgezeichnet. Das Unternehmen erreichte im Wettbewerb mit 150 eingereichten Anzeigenmotiven den Spitzenplatz (www.vdi-nachrichten.com/personalaward/gewinner.htm).

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
176 Corporate Responsibility
177 Mitarbeiter
181 Audi in der Gesellschaft
182 Standortbezogene Umweltaspekte
186 Produktbezogene Umweltaspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Das Interesse junger Menschen, die Audi persönlich kennenlernen und erleben wollen, ist erneut weiter gestiegen und hat einen neuen Rekordwert erreicht. So absolvierten im abgelaufenen Geschäftsjahr über 1.500 Studierende ein Praktikum an den beiden deutschen Standorten Ingolstadt und Neckarsulm.

Aus- und Weiterbildung

Im Geschäftsjahr 2012 haben an unseren beiden deutschen Standorten Ingolstadt und Neckarsulm 698 junge Menschen ihre Ausbildung in einem der 20 angebotenen Berufe begonnen. Zudem fiel der Startschuss für 28 DHBW-Studenten, die ihr Studium an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg aufnahmen, sowie für 23 Teilnehmer des StEP-Programms (Studium und Erfahrung in der Praxis), in dem eine Berufsausbildung mit einem technischen Studium kombiniert wird.
Ende Dezember 2012 waren insgesamt 2.459 Auszubildende und duale Studenten bei der AUDI AG beschäftigt, von denen 216 eine „Duale Berufsausbildung mit Fachhochschulreife“ absolvieren: Neben ihrer Ausbildung zum Mechatroniker, Kfz-Mechatroniker, Elektroniker für Automatisierungstechnik oder Werkzeugmechaniker erwerben sie die Fachhochschulreife.
Im Geschäftsjahr 2012 erhielten 27 junge Menschen – 18 Auszubildende aus dem gewerblich-technischen sowie neun 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 bietet Auszubildenden anderer Konzernunternehmen diese Gelegenheit.
Im Rahmen der durch die Landesregierungen Bayerns und Sachsens geförderten Initiative „Elektromobilität verbindet“ beteiligt sich das Bildungswesen der AUDI AG an mehreren Projekten mit dem Ziel, wichtige Themen der Elektromobilität in die Aus- und Weiterbildung zu integrieren. Neben der Elektromobilität lag bei der technischen Weiterbildung der Schwerpunkt auf der Schlüsseltechnologie Leichtbau. Qualifizierungsinhalte wurden sowohl aus den Anforderungen neuer Materialien, Verbindungstechnologien und Karosserietechniken wie auch aus der Batterietechnik, Leistungselektronik und elektrischen Antriebstechnik abgeleitet.
Auch im Jahr 2012 stand der Kompetenzaufbau der Mitarbeiter im neuen Fahrzeugwerk am ungarischen Standort Győr im Fokus. Hier wurden für verschiedene Zielgruppen spezifische Qualifizierungsprogramme entwickelt, ein Projekt- und Trainingscenter aufgebaut, neue Ausbildungsberufe eingerichtet und lokale Trainer ausgebildet. Von diesen Erfahrungen profitiert das Unternehmen auch bei der Errichtung des neuen Audi Standorts in Mexiko.
Wie in den vergangenen Jahren setzte sich das Bildungswesen der AUDI AG für leistungsschwächere Jugendliche ein. In den Einstiegsqualifizierungsprogrammen „EQ“ und „EQ Plus“ wurden junge Menschen, die aus persönlichen Gründen keinen Ausbildungsplatz erhalten haben oder denen im Rahmen der Maßnahme die notwendige Berufsreife vermittelt werden soll, auf den Einstieg in die Berufsausbildung vorbereitet.

Gesundheitsmanagement

Ziel des betrieblichen Gesundheitsmanagements ist, die individuelle Leistungsfähigkeit unserer Belegschaft zu fördern und zu erhalten. Das betriebliche Gesundheitsmanagement ist bei Audi Bestandteil der Führungsaufgabe und reicht von der Arbeitsplatzgestaltung über die Arbeitseinsatzberatung bis hin zur stufenweisen Wiedereingliederung bei langer Krankheitsdauer. Zahlreiche betriebliche Fachstellen sowie der Betriebsrat sind Unterstützer und Berater in diesem Bereich. Sie bieten Qualifizierungsmöglichkeiten an und geben aktive Hilfestellung, damit Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesundheitsgerecht eingesetzt werden und ihre Beschäftigungsfähigkeit erhalten bleibt.
Auch die persönliche Gesundheitskompetenz soll gestärkt werden – beispielsweise durch die Teilnahme an betrieblich geförderten Gesundheitsaktionen und Fitnessangeboten. Im Mittelpunkt steht dabei stets die Sensibilisierung für Bewegung, Ernährung und psychische Gesundheit.
Ein wesentlicher Baustein unseres Gesundheitsmanagements ist der seit Juli 2006 eingeführte Audi Check-up, ein individuelles Präventionsprogramm für die Belegschaft zur Vorbeugung und frühzeitigen Erkennung von Gesundheitsrisiken. Mittlerweile wurden knapp 51.000 Check-ups in den Gesundheitszentren der Standorte durchgeführt.

Seit 2010 bietet die AUDI AG in Kooperation mit der Stiftung Aktion Knochenmarkspende Bayern bzw. der DKMS Deutsche Knochenmarkspenderdatei die Möglichkeit der Stammzellentypisierung. Audi Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können sich jederzeit kostenlos in den Gesundheitszentren typisieren lassen.

Beruf und Familie

Die Förderung und Unterstützung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie sind ein zentrales Anliegen der AUDI AG. Einen großen Anteil daran haben alle Aktivitäten zur Kinderbetreuung, die unter dem Projekt „Audi Spielraum“ zusammengefasst sind. So haben wir im März 2012 die Belegplätze in Krippen in Ingolstadt um 36 auf insgesamt 106 Plätze erweitert. In Neckarsulm standen im vergangenen Jahr 45 Belegplätze zur Verfügung.
Mit der Aktion „Audi Sommerkinder“ können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm ihre Kinder in den Sommerferien professionell betreuen lassen. Aufgrund der großen Nachfrage wurde das Programm in Ingolstadt ausgeweitet. Darüber hinaus gab es im Jahr 2012 gemeinsam mit dem Lokalen Bündnis für Familie der Stadt Ingolstadt erstmalig auch ein Betreuungsangebot für die übrigen Schulferien. Insgesamt nahmen 2012 an beiden Standorten mehr als 350 Kinder und Jugendliche im Alter zwischen sechs und 14 Jahren an den Ferienprogrammen teil.
Ein neues, innovatives Konzept ist die flexible Kurzzeitbetreuung für Mitarbeiterkinder zwischen drei und 14 Jahren bei der AUDI AG in Ingolstadt. Durch die langen Öffnungszeiten ist die Einrichtung vor allem in den Randzeiten, bei kurzfristigen beruflichen Terminen und an Schließtagen der regulären Einrichtungen eine Anlaufstelle für Eltern.
Im Berichtsjahr befanden sich insgesamt 1.500 Audi Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Elternzeit. Davon entfiel ein Anteil von 61 Prozent auf männliche Kollegen. Die durchschnittliche Dauer der Elternzeit betrug im abgelaufenen Geschäftsjahr rund zehn Monate. Bei den Mitarbeiterinnen lag die Durchschnittszeit bei 24 Monaten, während Männer im Schnitt zwei Monate Elternzeit in Anspruch nahmen.

Frauen bei Audi

Um als Arbeitgeber attraktiv zu sein, haben wir uns unter anderem zur Aufgabe gemacht, uns für die Förderung von Frauen einzusetzen, Frauen für das Unternehmen zu gewinnen und ihnen gute Zukunftsperspektiven zu bieten. Im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung wurden daher im Jahr 2011 differenzierte Ziele definiert, um den Frauenanteil auf allen Ebenen nachhaltig zu erhöhen – von der Ausbildung bis zum Topmanagement. Dies steigert die Vielfalt (Diversity) bei der AUDI AG und fördert so das Kreativitäts- und Innovationspotenzial der Belegschaft.
Bei der Einstellung von Akademikerinnen orientiert sich das Unternehmen am Anteil der Absolventinnen in den jeweiligen Studiengängen. Im Bereich Maschinenbau und Elektrotechnik bedeutet dies, dass die AUDI AG aus diesen Studienrichtungen einen Frauenanteil von insgesamt neun Prozent gewinnen möchte. Gemittelt über alle für das Unternehmen relevanten Studiengänge ergibt sich für Neueinstellungen ein angestrebter Frauenanteil von rund 30 Prozent. Durch diesen Anteil an qualifizierten Frauen, die in das Unternehmen eintreten sollen, wird sich in den Folgejahren auch der Anteil weiblicher Führungskräfte auf den verschiedenen Managementebenen kontinuierlich erhöhen.
Um qualifizierte Frauen für das Unternehmen zu gewinnen und zu fördern, existieren bereits zahlreiche Maßnahmen. Die AUDI AG wirbt gezielt um weibliche Talente – beispielsweise werden spezielle Informationstage über die technische Berufsausbildung und Berufserlebnistage für junge Frauen angeboten. Darüber hinaus führt das Unternehmen mehrere eigens für Schülerinnen konzipierte Maßnahmen der Berufsorientierung durch, wie zum Beispiel das „Forscherinnen“- oder das „Mädchen für Technik“-Camp, und beteiligt sich schon seit Jahren am bundesweiten Girls’ Day. Mit dem CareerDay Women gibt es eine eigene Veranstaltungsreihe, die sich gezielt an Absolventinnen und berufserfahrene Ingenieurinnen richtet.
Auch interne und externe Frauennetzwerke werden schon seit Jahren von der AUDI AG unterstützt. Die Teilnahme an einem Mentoring-Programm fördert darüber hinaus talentierte Mitarbeiterinnen auf ihrem Weg ins Management. Neben der Weiterentwicklung und Optimierung der Rahmenbedingungen zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie werden zusätzliche unterstützende Maßnahmen umgesetzt.

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
176 Corporate Responsibility
177 Mitarbeiter
181 Audi in der Gesellschaft
182 Standortbezogene Umweltaspekte
186 Produktbezogene Umweltaspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

FRAUENANTEIL AUDI AG

in %	2012	2011
Frauenanteil gesamt	**13,9**	13,3
Auszubildende [1]	**23,7**	24,2
gewerbliche Auszubildende	**20,7**	21,3
kaufmännische Auszubildende	**77,8**	75,8
Management	**7,3**	6,7

1) Seit 2012 inklusive StEP-Programm (Studium und Erfahrung in der Praxis); Wert 2012 ohne StEP: 24,1 Prozent

AUDI IN DER GESELLSCHAFT

Die AUDI AG verfolgt mit ihrem gesellschaftlichen Engagement unter anderem das Ziel, die Attraktivität der Standorte für die Mitarbeiter zu erhöhen und damit auch die Lebensqualität in den Regionen zu steigern. Dies geschieht durch zahlreiche ehrenamtliche Tätigkeiten, wie zum Beispiel das Projekt Audi Ehrensache, Angebote zur Kinderbetreuung sowie Projekte im Bereich Mobilität und Verkehr. So setzte das Unternehmen im Dezember 2012 gemeinsam mit der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft ein neues Verkehrskonzept um, durch welches das Werkgelände deutlich besser mit Bus und Bahn erreichbar ist. Für die Beschäftigten bedeutet dies kürzere Wege zur Arbeit, für die Anwohner in Ingolstadt und Umgebung eine deutliche Verkehrsentlastung. Um die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel zusätzlich zu steigern, bezuschusst das Unternehmen die Nutzung des neuen Verkehrskonzepts für Audi Mitarbeiter.

Mitarbeiter- und Unternehmensspenden

Über 99,5 Prozent der Audi Belegschaft haben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr an der Weihnachtsspende beteiligt. Diese regelmäßige Spendenaktion veranlasst der Betriebsrat bereits seit 1977. Die Summe kommt wie jedes Jahr den regionalen, sozialen und karitativen Einrichtungen der Standorte Ingolstadt und Neckarsulm zugute. Die Mitarbeiterspende, die vom Unternehmen aufgestockt wird, erzielte mit 825.000 EUR im Jahr 2012 einen neuen Rekordwert.
Mithilfe der „Restcent-Aktion“ – bei der zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf die Centbeträge hinter dem Komma ihrer monatlichen Entgeltzahlung verzichten – wurden zudem rund 222.000 EUR für Straßenkinderprojekte von „terre des hommes“ gesammelt.
Darüber hinaus wurden umfangreiche Unternehmensspenden für regionale und soziale Projekte sowie für die Wissenschaft im Jahr 2012 getätigt.

Wissenschaftskooperationen

Im Audi Konzern promovieren derzeit rund 130 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler. Sie bearbeiten dabei technische sowie wirtschafts-, geistes- und sozialwissenschaftliche Themen. Rund zwei Drittel dieser Promotionen werden mit einer Audi Partnerhochschule durchgeführt. Auch im Jahr 2012 haben wir bei Audi den wissenschaftlichen Austausch und den Aufbau von Kooperationen und Partnerschaften weiter vorangetrieben. So engagiert sich die AUDI AG bei der im abgelaufenen Geschäftsjahr gegründeten Universitätsstiftung des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) als Gründungsstifter. Darüber hinaus haben wir im Jahr 2012 eine Stiftungsprofessur an der Zeppelin Universität Friedrichshafen vergeben, welche sich mit dem Thema Mobilität und Nachhaltigkeit beschäftigt. An der Hochschule Technik, Wirtschaft und Gestaltung Konstanz wurde ferner erstmals ein Promotionsstipendium im Themenbereich Corporate Social Responsibility gewährt.
Seit 2010 finanziert die AUDI AG an der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt eine auf drei Jahre angelegte Gastprofessur zum Thema „Internationale Tendenzen im Bereich Wirtschafts- und Sozialwissenschaften“. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden in dieser Universität fünf Gastprofessoren aus Indien, China und den USA begrüßt, die Vorträge zu den Themenfeldern Interkulturelles Management, Corporate Governance, Nachhaltigkeit sowie Marketing und Dienstleistungsmanagement hielten.
Den Austausch zwischen Wissenschaft und Öffentlichkeit haben wir bei Audi auch im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 weiter gefördert. Unter dem Motto „Universität zum Anfassen“ veranstaltete die AUDI AG wie bereits in den Vorjahren die Vortragsreihen INI.Kolloquium und HIN.Kolloquium,

in deren Rahmen Professoren der Partnerhochschulen ihrem Publikum aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse präsentierten. Insgesamt besuchten im Jahr 2012 über 2.300 Interessierte die Veranstaltungen der „Universität zum Anfassen“.

WISSENSCHAFTSKOOPERATIONEN DES AUDI KONZERNS

Standort Ingolstadt

- INI.KU – Ingolstadt Institute der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt
  Seit 2008; Schwerpunkt: Social Responsibility, Logistik
- INI.FAU – Ingolstadt Institute der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
  Seit 2006; Schwerpunkt: Informatik, Werkstoffe
- INI.TUM – Ingolstadt Institute der TU München
  Seit 2003; Schwerpunkt: Informatik, Produktionstechnologie, Elektromobilität
- INI.LMU – Ingolstadt Institute der Ludwig-Maximilians-Universität München
  Seit 2008; Schwerpunkt: Personalmanagement
- IAF – Institut für Angewandte Forschung, Hochschule für angewandte Wissenschaften
  Seit 2004; Schwerpunkt: Batterietechnologie, Elektrotechnik, Fahrzeugsicherheit
- INI.UniBw – Universität der Bundeswehr München
  Seit 2010; Schwerpunkt: Elektromobilität

Standort Neckarsulm

- HIN – Hochschulinstitute Neckarsulm: Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Universität Stuttgart und Hochschule Heilbronn
  Seit 2005; Schwerpunkt: Antriebstechnologie, Bedienkonzepte, Werkstoffe

Standort Győr

- AHI – Audi Hungaria Institute: TU Budapest und SZE Győr
  Seit 2006; Schwerpunkt: Aggregate, Produktion
- Audi Hungaria Lehrstuhl für Verbrennungsmotoren – SZE Győr
  Seit 2008; Schwerpunkt: Motorenbau und -technologie
- Universität Miskolc
  Seit 2011; Schwerpunkt: Logistik

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
- EBS – European Business School: Automotive Institute for Management (AIM), Wiesbaden
  Seit 2010; Schwerpunkt: Marketing
- RWTH – Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen
  Seit 2010; Schwerpunkt: Elektromobilität
- Universität St. Gallen
  Seit 2010; Schwerpunkt: Personalmanagement, Kundenorientierung
- TU – Technische Universität Dresden
  Seit 2010; Schwerpunkt: Motorenbau

Internationale Kooperationen

- Audi Tongji Joint Lab, Shanghai
  Seit 2010; Schwerpunkt: Automotive Market Research; Marketing, Elektromobilität, Design, IT
- 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“

Stiftungsprofessuren

- Hochschule für Angewandte Wissenschaften Ingolstadt
  Seit 2010; Schwerpunkt: Akustik, technische Mechanik
- Universität Dortmund
  Seit 2012; Schwerpunkt: Supply Chain, internationale Informationslogistik
- Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
  Seit 2012; Schwerpunkt: Personalmanagement
- Zeppelin Universität Friedrichshafen
  Seit 2012; Schwerpunkt: Mobilität und Nachhaltigkeit
- Hochschule für Angewandte Wissenschaften Ingolstadt
  Seit 2012; Schwerpunkt: Technisches Beschaffungsmanagement

STANDORTBEZOGENE UMWELTASPEKTE

Nachhaltiges Wirtschaften ist ein integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie mit dem Ziel, Ökonomie und Ökologie in Einklang zu bringen.
Neben der kontinuierlichen Umsetzung und Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Steigerung der Ressourceneffizienz nimmt der Audi Konzern an zahlreichen Initiativen teil. Die Grundsätze unserer Umweltphilosophie werden darüber hinaus in regelmäßigen Abständen mit Verbänden, Behörden, Politikern und Journalisten diskutiert. Mit dem Ziel des nachhaltigen Wirtschaftens geht das Umweltengagement des Audi Konzerns weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.

Zertifizierungen

Von großer Bedeutung sind für uns neben dem Einsatz von innovativen Technologien auch organisatorische Maßnahmen im Rahmen von Umweltmanagementsystemen. Die Ergebnisse unserer fortlaufenden Bemühungen werden sowohl durch interne Kontrollen wie auch durch externe Zertifizierungen unserer Produktionsstätten dokumentiert.

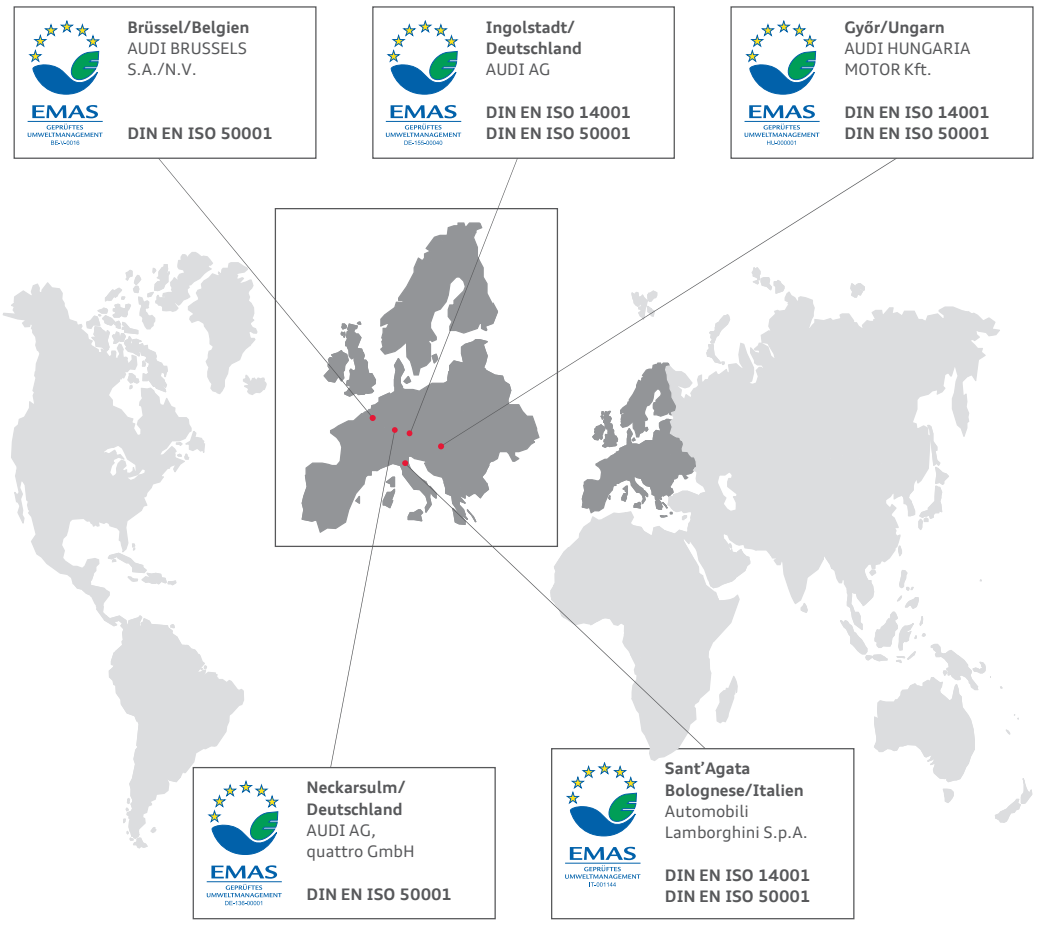
So sind alle Automobilwerke des Audi Konzerns nach dem weit über die Standardanforderungen hinausgehenden Umweltmanagementsystem der Europäischen Union EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) ausgezeichnet. Bereits 1995 wurde Audi mit dem Standort Neckarsulm als erster Automobilhersteller im Premiumsegment mit der begehrten Auszeichnung zertifiziert. 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.

Die Werke Ingolstadt, Győr und Sant'Agata Bolognese sind zudem nach der weltweit gültigen Norm DIN EN ISO 14001 zertifiziert.

An den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, Brüssel und Sant'Agata Bolognese erfüllen die Umweltmanagementsysteme darüber hinaus die Norm DIN EN ISO 50001 mit besonders strengen Vorgaben hinsichtlich der kontinuierlichen und systematischen Senkung des Energieverbrauchs.

Die Produktionsstätten Bratislava (Slowakei), Martorell (Spanien) und Aurangabad (Indien), an denen der Audi Konzern im Rahmen des VW Konzernverbundes produziert, sowie das Joint Venture FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), erfüllen ebenfalls die Anforderungen eines Umweltmanagementsystems und sind 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.

Lagebericht

140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
176 Corporate Responsibility
177 Mitarbeiter
181 Audi in der Gesellschaft
182 Standortbezogene Umweltaspekte
186 Produktbezogene Umweltaspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

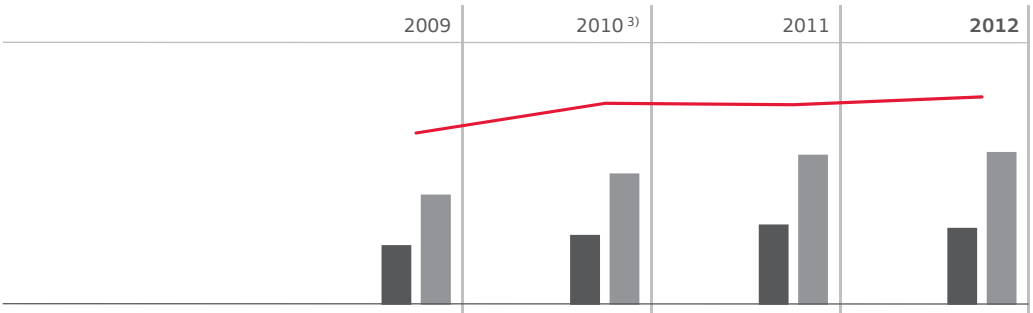
Emissionsreduktion und Ressourceneffizienz

Einen besonderen Schwerpunkt der Umweltaktivitäten unseres Unternehmens bildet die Reduzierung des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Emissionen. Dabei verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der neben den CO_2-Emissionen im Fahrzeugbetrieb auch die Rohstoffgewinnung, die Herstellung der Einzelteile und deren Montage, den Energiefluss in den Produktionsanlagen, die Betriebsphase und das Recycling umfasst. So haben wir uns zum Ziel gesetzt, unsere spezifischen standort- und unternehmensbezogenen CO_2-Emissionen bis zum Jahr 2018 um 25 Prozent gegenüber 2010 zu senken. An den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm soll darüber hinaus bis 2020 der Ausstoß von Kohlenstoffdioxid im Rahmen der Energieversorgung um 40 Prozent gegenüber dem spezifischen Wert von 2010 gesenkt werden. Auf langfristige Sicht hat Audi die Vision einer vollständig CO_2-neutralen Fahrzeugherstellung. Beginnend mit dem Standort Ingolstadt soll dieses Konzept sukzessive auf andere Standorte übertragen werden. Neben fortlaufenden Prozessoptimierungen werden dabei Energiesparmaßnahmen bereits bei der Planung von Anlagen und Gebäuden sowie von Logistikabläufen konsequent verfolgt, um dieser Herausforderung gerecht zu werden. Seit Januar 2012 wird am Standort Ingolstadt Ökostrom eingesetzt. So können pro Jahr bis zu 290.000 Tonnen CO_2 vermieden werden. Der regenerativ erzeugte Strom wird bedarfsgerecht überwiegend aus österreichischen und deutschen Wasserkraftwerken geliefert. Die umweltrelevanten Kennzahlen für Energie, Frischwasser, entsorgte Abfälle und organische Lösemittel (VOC) sollen von 2010 bis 2018 konzernweit ebenfalls um 25 Prozent verbessert werden.

Neben der Logistik sind vor allem die Produktions- und Versorgungsanlagen für nachhaltige Effizienzsteigerungen von Bedeutung. Die Motorenprüfstände am Standort Neckarsulm erzeugen beispielsweise bei laufendem Betrieb über Generatoren Strom, der in das Werknetz eingespeist wird. Durch den Einsatz besonders leichter Werkzeuge für den Karosseriebau, die überwiegend aus carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) bestehen, können über 40 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. Seit langer Zeit haben sich darüber hinaus eine moderne Kraft-Wärme-Kälte-Kopplungsanlage am Standort Ingolstadt sowie Wärmerückgewinnungssysteme und die Nutzung von Fernwärme im Audi Konzern bewährt.

Auch die Marke Lamborghini beschäftigt sich mit der nachhaltigen Reduzierung des Energieverbrauchs. So wurde im Juli 2012 das neue Design Center für die Entwicklung von Prototypen und Vorserienmodellen fertiggestellt. Dieses verfügt über modernste Technik und wurde in Italien als erstes Gebäude seiner Art mit der „Energieklasse A“ ausgezeichnet (jährlicher Energieverbrauch ≤ 8 kWh je Kubikmeter).

ENTWICKLUNG GESAMTENERGIEVERBRAUCH, FAHRZEUG- UND MOTORENPRODUKTION IM AUDI KONZERN



	2009	2010 [3]	2011	**2012**
Produktion Fahrzeuge [1] (in Tsd. Stück)	750	878	1.008	**967**
Produktion Motoren (in Tsd. Stück)	1.384	1.648	1.884	**1.917**
Gesamtenergieverbrauch [2] (in GWh)	2.157	2.527	2.509	**2.607**

1) Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel, Győr und Sant’Agata Bolognese; ohne CKD-Umfänge

2) Zahlen 2012 vorläufig

3) rückwirkende Anpassung des Gesamtenergieverbrauchs 2010 infolge einer Umstellung der Erfassungssystematik

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
176 Corporate Responsibility
177 Mitarbeiter
181 Audi in der Gesellschaft
182 Standortbezogene Umweltaspekte
186 Produktbezogene Umweltaspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Der Energieverbrauch konnte in den vergangenen Geschäftsjahren auf einem weitgehend konstanten Niveau gehalten werden. Dies spiegelt den nachhaltigen und verantwortungsvollen Umgang mit den eingesetzten Ressourcen bei Audi wider. In den weiteren Umweltkennzahlen, die der Audi Konzern zusätzlich zum Energieverbrauch beobachtet, sind keine wesentlichen Änderungen erkennbar.

STRUKTURDATEN UMWELT [1)]

		2012	2011
VOC-Emissionen [2)]	t	**2.149**	2.340
direkte CO_2-Emissionen [3)]	t	**195.680**	194.677
Abwasseraufkommen	m³	**2.292.910**	2.159.854
Frischwasserbezug	m³	**3.569.786**	3.323.962
Abfallaufkommen gesamt	t	**71.933**	72.832
davon Abfall zur Verwertung	t	**59.339**	60.788
davon Abfall zur Beseitigung	t	**12.594**	12.044
metallische Abfälle (Schrott)	t	**324.292**	335.316

1) Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel, Győr und Sant'Agata Bolognese; Zahlen 2012 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.

Beispiele aktueller Umweltprojekte

Mit dem Ziel, die natürlichen Lebensgrundlagen von Menschen, Tieren und Pflanzen zu schützen, engagieren wir uns bei Audi über die gemeinnützige Audi Stiftung für Umwelt GmbH für nachhaltige Umweltpolitik. Neben vielfältigen Forschungsaktivitäten umfasst dies die Entwicklung von umweltverträglichen Technologien jenseits des Automobils, sowie Maßnahmen zur Umweltbildung. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde beispielsweise ein innovatives Umweltbildungsprogramm zum Artenschutz entwickelt. Aus einem vormals militärisch genutzten Areal wird dabei während eines Zeitraums von vier Jahren eine Kulturlandschaft erschaffen mit dem Ziel, eine möglichst artenreiche Umwelt zu sichern, ohne dabei den menschlichen Einfluss auszuschließen. Bereits im Jahr 2008 startete das Forschungsprojekt Eichenwald mit der Einrichtung der ersten Versuchsfläche in der Nähe von Ingolstadt. Anfang 2012 wurde mit der Anpflanzung von 10.000 Eichensetzlingen unweit des belgischen Standorts Brüssel die jüngste Versuchsfläche im Rahmen des Gesamtprojekts angelegt. Auf den nunmehr sechs eingerichteten Versuchsflächen in der Umgebung der Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Brüssel (Belgien) und Sant'Agata Bolognese (Italien) wachsen nun insgesamt rund 90.000 Bäume. Die langfristige wissenschaftliche Begleitung des Forschungsprojekts Eichenwald hatte von Beginn an die Audi Stiftung für Umwelt übernommen. Unter der Leitung des Lehrstuhls für Waldwachstumskunde der Technischen Universität München und mit weiteren Projektpartnern werden unter anderem die Wechselwirkungen zwischen Bestandsdichte auf der einen Seite und CO_2-Bindungspotenzial sowie biologischer Vielfalt auf der anderen Seite untersucht.

Innerhalb des Audi Konzerns ergreifen wir zudem zahlreiche Maßnahmen zur Nutzung regenerativer Energien. So setzen wir für den Transport der Automobile vom Unternehmenssitz Ingolstadt sowie seit Ende September 2012 auch vom Standort Neckarsulm zum Nordsee-Verladehafen in Emden Züge ein, die mit regenerativ erzeugtem Strom angetrieben werden.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde die AUDI AG mit dem erstmals verliehenen Nachhaltigkeitspreis Logistik 2012 in Wien ausgezeichnet (www.bvl.de/npl). Dieser internationale Preis der Bundesvereinigung Logistik Österreich und Deutschland würdigt insbesondere das ressourcenschonende und teilweise bereits CO_2-neutrale Transportkonzept von Audi.

Auch der Supersportwagenhersteller Lamborghini beschäftigt sich intensiv mit dem Thema Nachhaltigkeit der Produktion. So soll der CO_2-Ausstoß der Fahrzeuge bis 2015 um rund 35 Prozent gesenkt werden. In enger Zusammenarbeit mit dem italienischen Umweltministerium soll darüber hinaus der CO_2-Ausstoß bei der Produktion von Carbonfaser-Monocoques reduziert werden.

AKTUELLE UMWELTPROJEKTE

Arten- und Landschaftsschutz

Bahntransport per Ökostrom

Sonnenenergie

Windenergie

Emissionshandel

Im Jahr 2005 hat die Europäische Union mit der Einführung des Handels von CO_2-Emissionsrechten eine führende Rolle in Sachen Klimaschutz eingenommen. Die zweite Handelsperiode, an der die Standorte Ingolstadt, Neckarsulm und Brüssel (Belgien) teilgenommen haben, endete mit dem Berichtsjahr 2012. Ab 2013 beginnt nun die dritte Handelsperiode, an der zusätzlich der Produktionsstandort Győr (Ungarn) beteiligt ist. Sie umfasst insgesamt acht Jahre und wird im Jahr 2020 enden. Um das Risiko einer Unterdeckung und der daraus potenziell resultierenden Belastungen für den Audi Konzern zu minimieren, wurden nicht benötigte Zertifikate aus der abgelaufenen Handelsperiode nicht veräußert, sondern in die dritte Handelsperiode übertragen.

PRODUKTBEZOGENE UMWELTASPEKTE

Mobilität der Zukunft

Vor dem Hintergrund eines geschärften Umweltbewusstseins der Verbraucher sowie des derzeit international in verschiedenen Ausprägungen diskutierten regulatorischen Rahmens für CO_2-Vorgaben ist die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von entscheidender Bedeutung für Audi. Mit einer Bandbreite zahlreicher Innovationen beeinflusst die Marke Audi die Effizienzstandards im Automobilbau schon seit vielen Jahren nachhaltig. Zukunftsweisende Motorenkonzepte wie TDI, FSI und TFSI sowie die Umkehrung der Gewichtsspirale belegen dies eindrucksvoll. Um dem „Vorsprung durch Technik“ weiterhin gerecht zu werden und die künftige Mobilität entscheidend mitzugestalten, ist es für unser Unternehmen von zentraler Bedeutung, Verbrauch und Komfort wie auch Sportlichkeit und Fahrspaß miteinander zu verknüpfen. Ein diversifiziertes Konzept, das je nach Verwendungszweck verschiedene Antriebstechnologien für den Kunden bereithält und auf zahlreichen Technologien und Energieträgern basiert, bildet hierfür die Grundlage. Vorerst wird die Technologie des Verbrennungsmotors weiterhin die wesentliche Basis des Fahrzeugantriebs darstellen. Daher arbeitet die Marke Audi kontinuierlich an der Optimierung des erfolgreichen TDI-, FSI- und TFSI-Motorenangebots. Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen sollen dabei mithilfe des konsequenten Einsatzes fortschrittlicher Technologien des Modularen Effizienzbaukastens weiter gesenkt werden.
Elektrifizierte Antriebskonzepte markieren einen weiteren Schwerpunkt unserer Technologiematrix. In diesem Zusammenhang ist die Hybridtechnologie als Übergang zur Plug-in-Hybrid-Technologie und zum rein elektrischen Fahren von großer Bedeutung. So wurden die Modelle Audi A6 hybrid und A8 hybrid im Laufe des letzten Geschäftsjahres in die Märkte eingeführt. Neben den reinen Elektroantrieben umfasst die Bezeichnung Audi e-tron, die alle Entwicklungsaktivitäten zur Elektromobilität beschreibt, auch Plug-in-Hybride sowie Fahrzeuge mit Range Extender. Im Frühjahr des vergangenen Geschäftsjahres präsentierte das Unternehmen im Rahmen der Auto China 2012 in Peking den Audi A6 L e-tron concept – das erste e-tron Konzept in der Oberklasse. Es verfügt über einen kraftvollen Plug-in-Hybrid, der eine Reichweite von bis zu 80 Kilometern rein elektrisch zurücklegen kann. Die Konzeptstudie Audi crosslane coupé, die im Jahr 2012 im Rahmen des Pariser Automobilsalons vorgestellt wurde, präsentierte darüber hinaus einen besonders innovativen und effizienten Dual-Mode Hybridantrieb (vgl. „Audi e-tron“ unter „Forschung und Entwicklung“, S. 156).

Lageberich
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
176 Corporate Responsibility
177 Mitarbeiter
181 Audi in der Gesellschaft
182 Standortbezogene Umweltaspekte
186 Produktbezogene Umweltaspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

Für eine nachhaltige CO_2-Reduzierung sind die Mobilität mit alternativen Antriebstechnologien und die verstärkte Nutzung von erneuerbaren Energien künftig unabdingbar. Wir beschränken uns bei Audi nicht allein auf die im Zuge des Fahrzeugbetriebs emittierten CO_2-Emissionen, sondern betrachten die gesamte Umweltbilanz der Produkte während ihres Lebenszyklus. Vor diesem Hintergrund arbeitet der Audi Konzern an verschiedenen Forschungsprojekten wie beispielsweise dem Audi e-gas project, bei dem als Endprodukt regenerativ erzeugtes Gas zum Betreiben von Fahrzeugen entsteht, oder einem vielversprechenden Konzept zur Herstellung neuer Biokraftstoffe (Audi e-ethanol und e-diesel), um konventionelles Benzin und Diesel zu ersetzen (vgl. „CO_2-neutrale Mobilität“ unter „Forschung und Entwicklung“, S. 154).

MEILENSTEINE DER EFFIZIENZTECHNOLOGIEN DER MARKE AUDI

2013
- Einführung A3 Sportback g-tron für den Betrieb mit Audi e-gas bzw. Erdgas
- Einführung der cylinder on demand Technologie im A1, A3 und RS6 Avant

2012
- 104 Modelle ≤ 140 g CO_2/km; 36 Modelle ≤ 120 g CO_2/km; 6 Modelle ≤ 100 g CO_2/km
- Vorstellung des SQ5 TDI, dem ersten S-Modell mit TDI-Motor in der Geschichte von Audi
- Einführung Audi A6 hybrid sowie Audi A8 hybrid
- Einführung der Modelle S6, S6 Avant, S7 Sportback und S8 mit cylinder on demand Technologie

2011
- 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

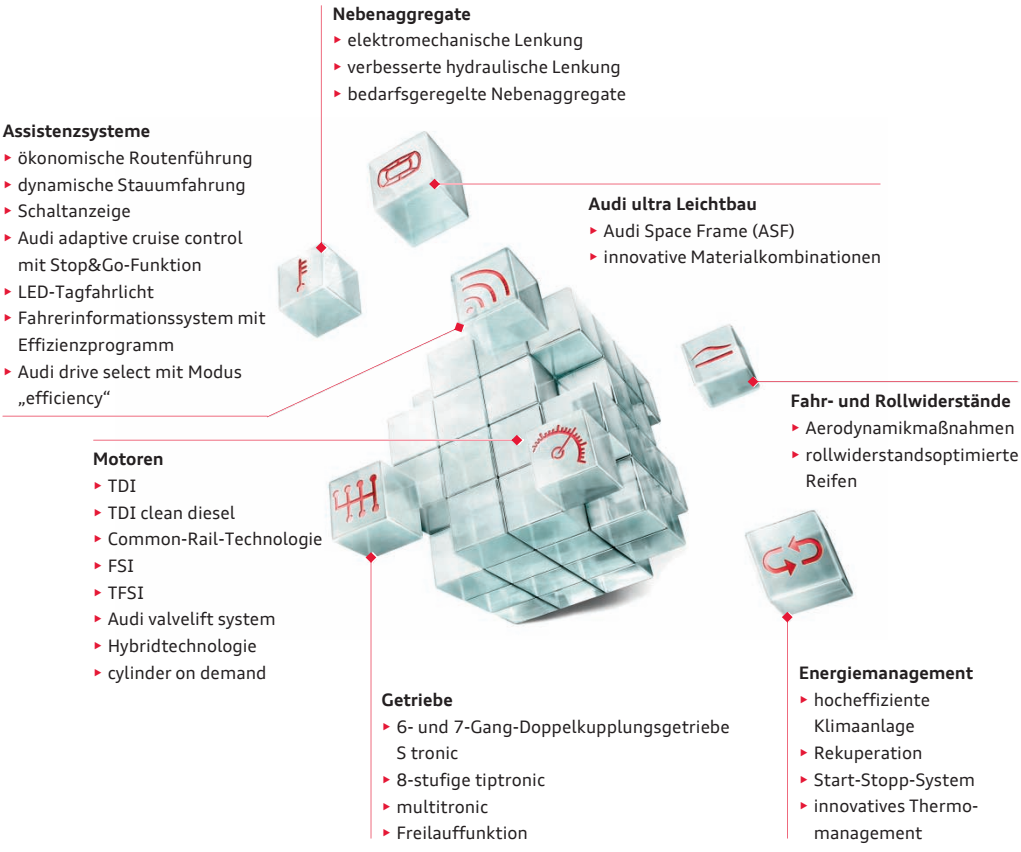
Die Marke Audi zeichnet sich schon seit vielen Jahren als Kompetenzträger im Bereich der Hybridtechnologie aus. Dies stellte das Unternehmen bereits im Jahr 1989 mit dem Audi duo, einer Technikstudie auf Basis des Audi 100 Avant, unter Beweis. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir unser Hybridportfolio um die Oberklasselimousine Audi A6 hybrid sowie die Luxuslimousine Audi A8 hybrid erweitert.

Der Antriebsstrang der beiden Modelle weist viele Gemeinsamkeiten auf und bringt das Beste aus zwei Antriebswelten zusammen. Die kombinierte Systemleistung des 2.0 TFSI-Motors und des Elektromotors erreicht 180 kW (245 PS) bei 480 Nm Drehmoment. Als Energiespeicher dient eine im Heck platzierte Lithium-Ionen-Batterie. Je nach Bedarf wird sie auf zwei Wegen mit Luft gekühlt – über ein Gebläse aus dem Innenraum und über einen eigenen Kältekreislauf, der an die Komfortklimaautomatik gekoppelt ist. Diese Technologie hält den Akku über weite Bereiche auf einem geeigneten Temperaturniveau und gewährleistet damit einen vergleichsweise großen elektrischen Fahranteil. Die Oberklasselimousine Audi A6 hybrid sowie die Luxuslimousine Audi A8 hybrid können bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h rein elektrisch bewegt werden. Bei einem konstanten Tempo von 60 km/h können die beiden Hybridmodelle etwa drei Kilometer emissionsfrei zurücklegen. Die Hybridisierung soll sukzessive auch auf andere Baureihen ausgeweitet werden.

Modularer Effizienzbaukasten

Sämtliche Technologien, die zu einer weiteren Reduzierung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs beitragen, bündeln wir bei Audi im Modularen Effizienzbaukasten. Das Portfolio umfasst unterschiedlichste Bausteine aus zahlreichen Technikfeldern wie etwa Motoren, Nebenaggregate, Getriebe, Energiemanagement, Karosseriebau oder Fahrerassistenzsysteme.
Im Zuge von Modellwechseln und Produktaufwertungen werden die innovativen Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten kontinuierlich erweitert und sukzessive für alle Baureihen der Marke Audi verfügbar gemacht. Beispielsweise sind bereits heute die meisten Modelle der Marke Audi serienmäßig mit einem Start-Stopp-System ausgestattet. Bei der Überarbeitung des Audi Q5 wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr der Verbrauch der TFSI- und TDI-Motoren trotz gesteigerter Leistung und höherem Drehmoment durchschnittlich um bis zu 15 Prozent reduziert. An der Spitze der TDI-Palette des Audi Q5 steht der rundum überarbeitete 3.0 TDI, welcher sich insbesondere durch niedrige innere Reibung, eine bedarfsgerechte Ölpumpe und ein aufwendiges Thermomanagement auszeichnet. Hierbei haben Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe separate Kühlwasserkreisläufe, die über Ventile miteinander verbunden sind.
Beim neuen A3 Sportback tragen die Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten dazu bei, den Verbrauch im Vergleich zum Vorgängermodell um durchschnittlich neun Prozent zu senken.

DER MODULARE AUDI EFFIZIENZBAUKASTEN



Audi ultra

In den vergangenen Jahren trugen insbesondere höhere Sicherheitsanforderungen und gestiegene Komfortansprüche zu einer Steigerung des Fahrzeuggewichts bei. Dabei können 100 Kilogramm weniger Gewicht den Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs um rund 0,3 Liter je 100 Kilometer senken. Das Prinzip des Leichtbaus und damit die Umkehrung der Gewichtsspirale bilden daher

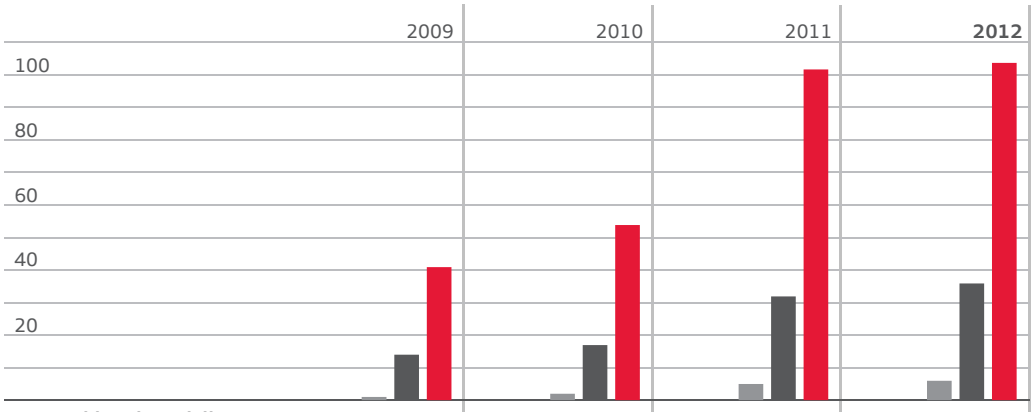
Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
176 Corporate Responsibility
177 Mitarbeiter
181 Audi in der Gesellschaft
182 Standortbezogene Umweltaspekte
186 Produktbezogene Umweltaspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
201 Disclaimer

eine wesentliche Voraussetzung zur Effizienzsteigerung. Auch im Zusammenhang mit der Elektromobilität kommt dem Leichtbau eine strategisch wichtige Rolle zu, um das hohe Gewicht der Batterie zu kompensieren und damit die Agilität der Fahrzeuge zu steigern. So sind im Rahmen der Strategie 2020 alle Leichtbautechnologien und -entwicklungen unter dem Namen Audi ultra gebündelt. Audi hat sich dabei zur Aufgabe gemacht, künftige Modelle leichter als deren Vorgänger zu gestalten.
Die Marke Audi verfügt über eine langjährige Erfahrung im Bereich der Leichtbautechnologie und blickt auf zahlreiche Erfolge zurück. Insbesondere die Audi Space Frame Technologie (ASF) des im Jahr 1994 eingeführten Audi A8, dem weltweit ersten Großserienfahrzeug mit selbsttragender Aluminiumkarosserie, erwies sich als zukunftsweisend. Inzwischen wurden bereits über 750.000 Fahrzeuge in ASF Bauweise – aus Vollaluminium oder in Aluminium-Hybrid-Bauweise – hergestellt.
Ziel ist es, an jeder Stelle das optimale Material einzusetzen, um so die bestmögliche Performance zu erzielen. Neben Aluminium und hochfesten Stählen werden zunehmend auch carbonfaserverstärkte Kunststoffe (CFK) sowie Magnesium verwendet. Im Rahmen des Leichtbauprinzips Audi ultra beschränken wir uns jedoch nicht nur auf die Karosserie oder auf Baugruppen und Teile. Wir berücksichtigen vielmehr das Fahrzeug in seiner Gesamtheit, um unnötiges Gewicht zu vermeiden. So konnten wir beispielsweise das Gewicht der neuen Modelle der A3 Baureihe trotz höherer Sicherheitsstandards und verbesserten Komforts um bis zu 90 Kilogramm reduzieren.

Modelle bis zu 140 g CO_2/km

Trotz gestiegener Leistung konnte die Marke Audi durch den Einsatz innovativer Technologien des Modularen Effizienzbaukastens die Fahrzeugeffizienz kontinuierlich steigern. Zum Ende des vergangenen Geschäftsjahres erreichten insgesamt 104 Modellvarianten einen CO_2-Ausstoß von lediglich bis zu 140 g/km. 36 Antriebsvarianten waren sogar mit CO_2-Emissionen von bis zu 120 g/km verfügbar. Vier Modellvarianten der A1 Baureihe sowie zwei Modellvarianten der A3 Baureihe erzielten dabei den Spitzenwert von 99 g CO_2/km.
Die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der im Jahr 2012 in der Europäischen Union (EU 27) verkauften Neufahrzeuge erreichten auf Basis vorläufiger Berechnungen rund 138 g/km.

AUDI MODELLE BIS ZU 140 GRAMM CO_2/KM, 120 GRAMM CO_2/KM UND 100 GRAMM CO_2/KM (JAHRESENDSTAND)



	2009	2010	2011	**2012**
Anzahl Audi Modelle ≤ 140 g CO_2/km	41	54	102	**104**
Anzahl Audi Modelle ≤ 120 g CO_2/km	14	17	32	**36**
Anzahl Audi Modelle ≤ 100 g CO_2/km	1	2	5	**6**

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

System des Risikomanagements im Audi Konzern

Wirkungsweise des Risikomanagements

Der Audi Konzern ist durch seine unternehmerische Tätigkeit als global agierender Automobilhersteller neben Chancen zwangsläufig auch mit Risiken konfrontiert. Aus diesem Grund besteht im Audi Konzern bereits seit Jahren ein konzernweites Risikomanagementsystem, das auf dem international anerkannten Standard des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) basiert. Das Risikomanagementsystem wird fortwährend ausgebaut und weiterentwickelt. Vor dem Hintergrund der hohen strategischen Relevanz ist die organisatorische Ausgestaltung des Risikomanagementsystems in einer internen Richtlinie des Vorstands verankert. Zielsetzung des Risikomanagements ist, die mit der Geschäftstätigkeit einhergehenden Risiken frühestmöglich zu identifizieren, zu minimieren oder, soweit möglich, auszuschließen. Unternehmerische Risiken werden bewusst nur dann eingegangen, wenn diese beherrschbar sind und in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen aus der operativen Geschäftstätigkeit stehen.

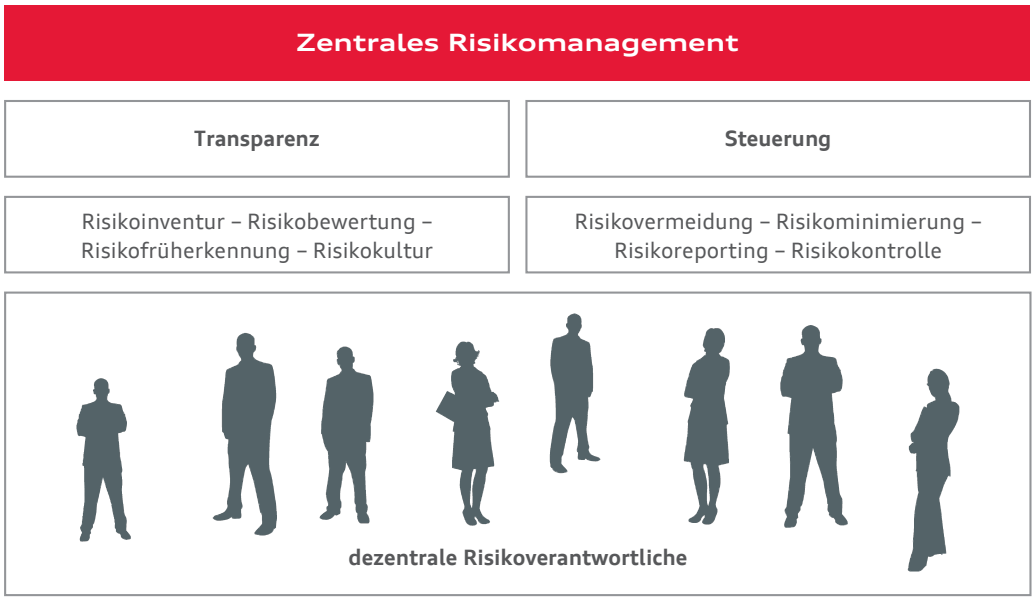
Das zentrale Risikomanagement und die Risikoverantwortlichen der Geschäftsbereiche und Tochtergesellschaften arbeiten partnerschaftlich zusammen, um auf die zunehmend volatile und heterogene Entwicklung der globalen Automobilmärkte vorbereitet zu sein sowie schnell und effizient reagieren zu können. Das zentrale Risikomanagement nimmt dabei eine koordinierende und unterstützende Funktion wahr. Die operativen Aufgaben des Risikomanagements sind in die Prozesse der einzelnen Unternehmensbereiche und Tochtergesellschaften integriert. Standards und Regelungen, die das zentrale Risikomanagement festlegt, sind konzernweit gültig und stellen eine einheitliche Risikoerfassung und -bewertung sicher. Das zentrale Risikomanagement überwacht die Wirksamkeit der dezentral implementierten Risikosteuerungsinstrumente (Internes Kontrollsystem) mit dem Ziel einer fortlaufenden Verbesserung.

Die kurz- und langfristige Entwicklung des Unternehmensumfelds analysiert das Risikomanagement im Rahmen eines indikatorbasierten Risikofrüherkennungssystems. Darauf aufbauend werden präventive Maßnahmen abgeleitet, die mithilfe der Risikoverantwortlichen in den betroffenen Bereichen umgesetzt werden. Dieser ganzheitliche Ansatz unterstützt die Risikotransparenz und das Risikobewusstsein im Audi Konzern. Ein regelmäßiger, strukturierter Austausch zwischen zentralem Risikomanagement und dezentralen Risikoverantwortlichen erhöht die Wirksamkeit der Risikofrüherkennung. Gleichzeitig zielt dieser kontinuierliche Dialog auf eine offene Risikokultur ab.

Die höhere Transparenz ermöglicht eine verbesserte Risikosteuerung und führt zu einer weiteren Stabilisierung des Geschäftsmodells im Audi Konzern.

Zur Unterstützung des strategischen Entscheidungsprozesses erfolgt regelmäßig eine integrierte Berichterstattung zu Risikomanagement und Compliance an Vorstand und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die im Audi Konzern identifizierten Risiken sowie die dazugehörigen Gegenmaßnahmen werden in der Unternehmensplanung und -steuerung berücksichtigt.

DAS RISIKOMANAGEMENTSYSTEM IM AUDI KONZERN



Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
190 Risikobericht
197 Nachtragsbericht
197 Prognosebericht
201 Disclaimer

Integriertes internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Die Zielsetzung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems ist, Risiken einer fehlerhaften Darstellung sowohl in der Buchführung als auch in der externen Berichterstattung zu mindern bzw. vollständig zu vermeiden. Das interne Kontrollsystem umfasst Maßnahmen und Kontrollen, um eine vollständige, zeitnahe und korrekte Übermittlung aller Informationen, die die Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts des Audi Konzerns erfordert, zu gewährleisten.

Innerhalb des Audi Konzerns ist das Rechnungswesen grundsätzlich dezentral organisiert. Im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen können in Einzelfällen die Aufgaben aus dem Rechnungswesen der Tochtergesellschaften auf die AUDI AG übertragen werden. Dabei werden die Einzelabschlüsse der AUDI AG und der Tochtergesellschaften im Rahmen der jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Sowohl für die AUDI AG als auch für die voll- und at-Equity-konsolidierten Konzerngesellschaften werden diese anschließend in einen Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS-Vorschriften aufgenommen. Um die Datensicherheit während der Datenübermittlung an das Konzernrechnungswesen der AUDI AG zu gewährleisten, erfolgt die Datenübergabe mithilfe eines marktgängigen Verschlüsselungsprodukts.

Die Audi Konzernbilanzierungsrichtlinie stellt eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung basierend auf den für das Mutterunternehmen geltenden IFRS-Vorschriften sicher. Weitere konzernweite Bilanzierungsvorschriften konkretisieren die zu erstellenden Berichtsumfänge, den Konsolidierungskreis für den Konzernabschluss sowie die Anwendung gesetzlicher Vorschriften. Die korrekte Abbildung konzerninterner Geschäftsvorfälle ist durch etablierte Instrumente und Abläufe wie zum Beispiel die Saldenabstimmung zwischen den Gesellschaften detailliert geregelt.

Die Auswertung der von unseren Tochtergesellschaften erstellten Einzelabschlüsse erfolgt auf Konzernebene. Neben den von den Abschlussprüfern erstellten Berichten werden die Ergebnisse aus den Abschlussbesprechungen mit den Vertretern der Einzelgesellschaften einbezogen. Darüber hinaus werden die Einzelabschlüsse plausibilisiert und kritische Einzelsachverhalte der Tochtergesellschaften diskutiert.
Bei der Abschlussaufstellung der Konzerngesellschaften finden wesentliche Kontrollinstrumente, wie der Einsatz des „Vier-Augen-Prinzips", eine deutliche Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie systematische Plausibilitätskontrollen Anwendung. Zusätzlich sichert die Konzernrevision mit in- und ausländischen Prüfungen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems die Ordnungsmäßigkeit des Rechnungslegungsprozesses ab.
Der Audi Konzern ist zudem über die gemeinsame Nutzung des Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystems (VoKUs) und einen kontinuierlichen inhaltlichen Austausch mit dem Konzernrechnungswesen der Volkswagen AG, Wolfsburg, verbunden. Dadurch werden die Konsolidierung und Analyse der Daten aus dem Rechnungswesen und dem Controlling sichergestellt. VoKUs ermöglicht ferner die zentrale Stammdatenpflege und die Gewährleistung eines einheitlichen Berichtswesens. Das System bietet eine hohe Flexibilität, falls Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen sind. Systematische und mehrstufige Validierungsfunktionen, wie die Vollständigkeitsprüfung, sowie inhaltliche Plausibilitätskontrollen sichern die Datenkonsistenz innerhalb des Rechnungslegungsprozesses.

Risikoidentifikation, -bewertung und -dokumentation

Das Risikomanagementsystem dient der Erfüllung der gesetzlichen und unternehmerischen Anforderungen an den Audi Konzern. Gesetzliche Änderungen werden kontinuierlich beobachtet und bei Relevanz für das Unternehmen zeitnah umgesetzt.
Das zentrale Risikomanagement erarbeitet und implementiert dabei konzernweit gültige Standards und Verfahren zur Risikoidentifikation und -bewertung.
Mit den Risikoverantwortlichen der einzelnen Geschäftsbereiche und wesentlichen Tochtergesellschaften wird eine jährliche standardisierte Risikoinventur durchgeführt. Die Bewertung der gemeldeten Einzelrisiken erfolgt durch die „Risikoeigentümer" der jeweiligen Geschäfts- und Fachbereiche sowie Tochtergesellschaften hinsichtlich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und einer Einschätzung des potenziellen Schadens unter Einbeziehung der vorhandenen Risikosteuerungsinstrumente und deren Wirksamkeit. Mithilfe vertiefender Interviews in ausgewählten Bereichen und Tochtergesellschaften erfolgt eine Kontrolle zu Angemessenheit und Plausibilität.
Unser Risikomanagementsystem zielt nicht nur auf die Transparenz und bestmögliche Beherrschbarkeit der Risiken ab, sondern gibt gleichzeitig Impulse zur Ermittlung und Nutzung von Chancen durch die Fachbereiche.
Das zentrale Risikomanagement verantwortet eine ordnungsgemäße und zeitnahe Information über die unternehmerische Risikolandschaft des Audi Konzerns an Vorstand und Aufsichtsrat und stellt dies durch konzernweit definierte Berichtswege sicher. Bei kurzfristigen Änderungen der Risikolage sind die Geschäftsbereiche verpflichtet, das zentrale Risikomanagement mittels Ad-hoc-Meldungen zu informieren. Im Vordergrund der weiteren Verfahrensweise stehen die Ableitung vorbeugender Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, die aktualisierte Kommunikation der Risikolage an die Unternehmensorgane und die Überprüfung einer Ad-hoc-Publizitätspflicht.
Der Abschlussprüfer beurteilt im Rahmen der Prüfung, ob der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in einer geeigneten Form getroffen hat und das danach zu implementierende Überwachungssystem seine Aufgaben erfüllen kann. Auf diese Weise wird der Audi Konzern den aktien- und handelsrechtlichen Anforderungen gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) sowie den Vorgaben des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) gerecht.

Fortlaufende Überprüfung und Weiterentwicklung

Die Prozesse des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems unterliegen im Audi Konzern einer fortwährenden Überprüfung und Optimierung. Die interne Revision und der externe Abschlussprüfer haben auch im Geschäftsjahr 2012 als unabhängige Instanzen die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit des Systems überwacht. Die durch die Prüfungshandlungen gewonnenen

Erkenntnisse werden bei der Weiterentwicklung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems genutzt und an Vorstand und Aufsichtsrat berichtet.

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
190 Risikobericht
197 Nachtragsbericht
197 Prognosebericht
201 Disclaimer

Einzelrisiken

Der Audi Konzern als global agierender Automobilhersteller sieht sich mit einer Vielzahl unterschiedlicher Risikofelder konfrontiert, die im Folgenden näher erläutert werden. Die dargestellten Risiken beziehen sich auf den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2015.

Umfeldrisiken

Das operative Geschäft des Audi Konzerns ist in hohem Maße von der Entwicklung der weltweiten konjunkturellen Rahmenbedingungen beeinflusst. Von zentraler Bedeutung sind für uns die Absatzmärkte Europa, China und USA. Die wirtschaftliche Aufwärtsdynamik des Jahres 2011 hat im abgelaufenen Geschäftsjahr deutlich an Fahrt verloren, wobei die konjunkturellen Entwicklungen in den einzelnen Regionen teilweise deutliche Unterschiede aufwiesen. In diesem heterogenen Umfeld konnte der Audi Konzern den Rekordabsatz des Vorjahres erneut übertreffen. Die stärksten Zuwächse wurden dabei in den Märkten China, Deutschland, USA und Russland verzeichnet. Demgegenüber waren verschiedene europäische Auslandsmärkte mit rückläufigen Neuzulassungen konfrontiert. Aufgrund der großen Bedeutung der europäischen Absatzmärkte für den Audi Konzern stellt uns diese Entwicklung vor zentrale Herausforderungen. Besonders betroffen sind dabei die Märkte in Südeuropa. Im Gegensatz hierzu steht die Entwicklung der aufstrebenden asiatischen Pkw-Märkte sowie die Erholung des US-Markts. Hier werden auch in den kommenden Jahren hohe Wachstumsraten zu erwarten sein.
Über die konjunkturellen Risiken hinaus können politische Eingriffe in Form von erhöhten Zoll- oder Steuerbarrieren sowie weitere Handelshemmnisse zu erschwerten Rahmenbedingungen in den einzelnen Märkten führen.
Eine kontinuierliche Beobachtung der Absatzmärkte sowie der Einsatz umfassender Risikofrühwarnindikatoren schaffen die Voraussetzungen für eine bedarfsgerechte Produktionsplanung. Unser Ziel ist, auch auf kurzfristige Nachfrageschwankungen flexibel reagieren zu können. Dies wird etwa durch die Möglichkeit der Produktionsverlagerung zwischen den Standorten mithilfe von Produktionsdrehscheiben und einer effektiven Zeitkontenbewirtschaftung ermöglicht.
Die für das Unternehmen relevanten Rohstoffmärkte werden fortwährend analysiert, um eine ausreichende Versorgung mit Produktionsmaterialien zu gewährleisten. Darüber hinaus stehen die Minimierung des Kostenrisikos sowie die Durchführung umfassender Absicherungsstrategien im Fokus. Ein nachhaltiger Anstieg des Preisniveaus für Rohöl führt nicht nur zu erhöhten Energie- und Produktionskosten, sondern infolge steigender Kraftstoffpreise letztlich auch zu einem zurückhaltenden Kaufverhalten auf Kundenseite. Der Audi Konzern tritt diesem Risiko mit einer frühzeitigen Entwicklung und Etablierung verbrauchsverbessernder Technologien für konventionelle Verbrennungsmotoren entgegen, um auf diese Weise die steigenden Effizienzanforderungen zu erfüllen. Bereits heute zeichnet sich die Marke Audi durch ein umfangreiches Produktangebot mit besonders effizienten und fortschrittlichen Fahrzeugkonzepten aus, welche die Technologien des Modularen Effizienzbaukastens nutzen. Daneben bilden alternative Antriebsformen, etwa Elektro- und Hybridfahrzeuge, einen zentralen Bestandteil unserer diversifizierten Antriebsstrategie.
Das globale Wachstum des Audi Konzerns hat zu einer Erhöhung der Umsatzerlöse in Fremdwährung geführt. Die anhaltenden Volatilitäten an den Devisenmärkten sind schwer antizipierbar und können die Ergebnisentwicklung des Audi Konzerns negativ beeinflussen. Von wesentlicher Bedeutung sind die Wechselkursentwicklungen des Euro zum US-Dollar, zum britischen Pfund, zum chinesischen Renminbi, zum japanischen Yen und zum russischen Rubel. Um den Audi Konzern vor diesen potenziellen Risiken zu schützen, nutzen wir geeignete Sicherungsinstrumente in wirtschaftlich sinnvollem Maße. Darüber hinaus befindet sich der Audi Konzern in enger und kontinuierlicher Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern.
Weitere Risikofaktoren, wie nicht vorhersehbare wirtschaftspolitische Eingriffe, eskalierende politische Konflikte, terroristische Anschläge, auftretende Pandemien oder Naturkatastrophen, können sich auf die konjunkturelle Entwicklung sowie die internationalen Finanz- und Kapitalmärkte auswirken und dadurch die Geschäftsentwicklung des Audi Konzerns negativ beeinflussen.

Risiken dieser Art begegnet der Audi Konzern zum Beispiel durch die Analyse bestimmter Szenarien, die Erstellung von Notfallplänen und gegebenenfalls durch den Abschluss entsprechender Versicherungen.

Branchenrisiken

Die zunehmenden Herausforderungen für die gesamte Automobilindustrie zeigen sich neben der heterogenen und volatilen Marktentwicklung in steigenden regulatorischen und technologischen Anforderungen.
Hierbei steht insbesondere die Reduzierung der Fahrzeugemissionen und des Kraftstoffverbrauchs im Fokus. Die kontinuierliche und weltweite Verschärfung der CO_2-Grenzwerte sowie das zunehmende Umweltbewusstsein der Verbraucher setzen zudem neue Maßstäbe. Dies könnte zu einer dauerhaften Nachfrageverschiebung nach kleineren Automobilen in einzelnen Märkten führen. Wir stellen uns dieser Herausforderung durch die fortwährende Verbrauchs- und Emissionsreduzierung unserer Produktpalette. Einen hohen Stellenwert hat in diesem Zusammenhang die Diversifizierung des Produktangebots um kompakte und effiziente Fahrzeuge wie den Audi A1 oder die neuen Modelle der A3 Familie. Neben der Verbesserung konventioneller Antriebstechnologien erforscht das Unternehmen auch alternative Kraftstoffe und neue Antriebskonzepte. Mithilfe einer konsequenten Hybridisierungs- und Elektrifizierungsstrategie will der Audi Konzern dem Wunsch seiner Kunden nach einer nachhaltigen Mobilität gerecht werden.
In der Automobilindustrie ist eine Intensivierung des Wettbewerbs zum Beispiel in Form von verkaufsfördernden Maßnahmen spürbar. Grundsätzlich können die Preisgestaltung der direkten Wettbewerber sowie ein verstärkter Einsatz von Verkaufshilfen zu Preiserosionen oder steigenden Vermarktungskosten führen. Diese Branchenentwicklung würde sich auch auf den Audi Konzern negativ auswirken und die Umsatz- sowie Ergebnisentwicklung entsprechend belasten.

Risiken aus der betrieblichen Tätigkeit

Die betriebliche Tätigkeit des Audi Konzerns ist mit vielfältigen Risiken verbunden, die auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens Einfluss nehmen können.
Dazu zählen beispielsweise unvorhersehbare Schadensereignisse wie Explosionen oder Großbrände, die sowohl die Vermögenswerte des Unternehmens erheblich beschädigen als auch zu schwerwiegenden Produktionsstörungen führen könnten. Weiterhin kann eine Behinderung im Fertigungsprozess auch durch einen Ausfall der Energieversorgung oder durch technische Ausfälle, insbesondere bei EDV-Systemen, hervorgerufen werden. Diese Risiken beinhalten ein grundsätzlich großes Schadenspotenzial, ihre Eintrittswahrscheinlichkeit wird hingegen als gering eingestuft. Zur Risikoreduzierung haben wir im Unternehmen verschiedene vorbeugende Maßnahmen umgesetzt, etwa Brandschutzeinrichtungen, Notfallpläne oder Betriebsfeuerwehren. Ferner wurden Versicherungsverträge in einem angemessenen Umfang abgeschlossen. Die hohe Flexibilität des Audi Produktionsnetzwerks, die eine grundsätzliche Verlagerung von Fertigungskapazitäten ermöglicht, wirkt sich zusätzlich risikomindernd aus.
Nachhaltige Störungen im Produktionsprozess können darüber hinaus durch Lieferverzögerungen oder -ausfälle infolge von Werkzeugbruch, Elementarschäden oder Streiks bei Lieferanten sowie im Transportgewerbe ausgelöst werden. Finanzielle Schwierigkeiten von Lieferanten und Händlern können zu einer Beeinträchtigung des betrieblichen Wertschöpfungsprozesses führen. Der Audi Konzern berücksichtigt dieses Risiko bereits bei der Auswahl seiner Partner. Die anschließende Zusammenarbeit wird kontinuierlich durch entsprechende Steuerungs- und Kontrollverfahren begleitet.
In der Automobilindustrie existieren enge Kooperationen zwischen Herstellern und Lieferanten, die sich auf den Bereich Forschung und Entwicklung sowie andere strategisch bedeutende Teile der Wertschöpfungskette beziehen. Neben wirtschaftlichen Vorteilen ist diese partnerschaftliche Zusammenarbeit, insbesondere bei der Entwicklung von innovativen Technologien, auch von einer steigenden gegenseitigen Abhängigkeit geprägt. Der Audi Konzern hat durch eine entsprechende Gestaltung der Vertragsbedingungen und den Eigentumsverbleib an Werkzeugen im Unternehmen wirksame Maßnahmen ergriffen, um diesem Risiko zu begegnen.

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
190 Risikobericht
197 Nachtragsbericht
197 Prognosebericht
201 Disclaimer

Als innovativer Premiumautomobilhersteller bauen wir unser Produkt- und Leistungsportfolio kontinuierlich aus und entwickeln neue Technologien wie Assistenz- oder Sicherheitssysteme und innovative Antriebskonzepte zur Serienreife. Der Markterfolg neuer Fahrzeugprojekte, Technologien oder Dienstleistungen kann selbst bei Durchführung umfangreicher Marktstudien und einer konsequenten Projektplanung und -steuerung nicht immer gewährleistet werden.
Die Entwicklung neuer Fahrzeuge und Technologien ist mit weiteren Risiken verbunden. Dazu gehören neben kurzfristigen Änderungen am Produkt und zeitlichen Verzögerungen insbesondere auch der Know-how-Verlust an Entwicklungspartner. Der Audi Konzern schützt das geistige Eigentum durch eine selektive Auswahl der Systempartner sowie durch die vertragliche Regelung und Durchsetzung gewerblicher Schutzrechte.

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

Der dauerhafte Erfolg des Audi Konzerns ist insbesondere auf unsere qualifizierten Fach- und Führungskräfte und deren hohe Einsatzbereitschaft für das Unternehmen zurückzuführen.
Die Personalarbeit stellt daher die zielorientierte und bedarfsgerechte Personalentwicklung und Qualifizierung der Belegschaft in den Vordergrund. Der Audi Konzern nimmt als attraktiver Arbeitgeber eine starke Position im intensiven Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein. Zusätzlich trägt das Unternehmen mit seinem umfassenden Ausbildungsangebot zu einer gezielten Nachwuchssicherung bei.
Um einen mit Fluktuation verbundenen Know-how-Verlust zu mindern, hat der Audi Konzern zur Sicherstellung der Mitarbeiterzufriedenheit ein umfangreiches und bedarfsgerechtes Anreizsystem sowie ein intensives Kompetenzmanagement geschaffen. Das altersbedingte Ausscheiden von Experten und Führungskräften wird durch eine frühzeitige Nachfolgeplanung begleitet.

Der demografische Wandel stellt auch für den Audi Konzern eine nachhaltige Herausforderung dar. Wir haben daher bereits frühzeitig reagiert und entsprechende Maßnahmen wie die altersgerechte Gestaltung der Arbeitsbedingungen, Modelle zur individuellen Lebensarbeitszeit und spezielle Teilzeitarbeitsmöglichkeiten eingeleitet. Präventive Gesundheitsarbeit und die Stärkung des Bewusstseins der Belegschaft für die Eigenverantwortung der individuellen Zukunftsvorsorge bilden weitere Bausteine.

Informations- und IT-Risiken

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Realisierung fortlaufender und nachhaltiger Produktivitätsfortschritte sind leistungsfähige, effiziente und an die Anforderungen des Audi Konzerns angepasste Prozesse und Informationssysteme. Die kontinuierliche Ausweitung der weltweiten Präsenz unseres Unternehmens erfordert eine ständige Verfügbarkeit von Daten- und Informationsflüssen zwischen den Konzern- und Produktionsstandorten.
Die fortschreitende elektronische Vernetzung erhöht die Informations- und IT-Risiken, die sich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns auswirken können. Hierunter sind zum Beispiel Ausfälle wichtiger IT-Systeme innerhalb der Wertschöpfungskette, unberechtigte Systemzugriffe oder die Entstehung heterogener Systemlandschaften zu verstehen. Es werden kontinuierlich Maßnahmen durchgeführt, die der Gefahr unbefugter Datenzugriffe entgegenwirken und eine stabile und hochverfügbare IT-Infrastruktur sicherstellen. Ferner tragen die konzernweiten Sicherheitsstandards, welche die Kontinuität betrieblicher Abläufe zum Ziel haben, maßgeblich zur Unternehmenssicherheit bei.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Durch seine weltweite Geschäftstätigkeit sieht sich der Audi Konzern auch mit finanzwirtschaftlichen Risiken konfrontiert. Von zentraler Bedeutung sind Bonitäts- und Liquiditätsrisiken sowie Zinsänderungs-, Währungskurs- und Rohstoffpreisrisiken. Währungsrisiken bestehen insbesondere bei US-Dollar, chinesischem Renminbi, japanischem Yen, britischem Pfund sowie beim russischen Rubel. Der Audi Konzern hat mittelfristig Vorkehrungen getroffen und in angemessenem Maße Sicherungsgeschäfte für Rohstoffbeschaffungen und Devisenverkäufe abgeschlossen, um diesen Risiken wirksam zu begegnen. Die Finanzmärkte sind weiterhin von einer hohen Volatilität geprägt, die durch die Staatsschuldenkrisen mehrerer Länder und die allgemeine makroökonomische Situation stark beeinflusst wird. Weiterführende Informationen zur Sicherungspolitik und zum Risikomanagement im Bereich der finanzwirtschaftlichen Risiken sind im Anhang dem Kapitel „Zusätzliche Erläuterungen“ unter Punkt 37 „Management von Finanzrisiken“ zu finden.

Segment Motorräder

Seit Juli 2012 ist die Ducati Gruppe Teil des Audi Konzerns. Das bereits bestehende Risikomanagementsystem des Motorradherstellers wird derzeit überprüft. Basierend auf den Ergebnissen wird im laufenden Jahr die Integration in das konzernweite Risikomanagementsystem vorgenommen.

Gesamteinschätzung der Risikosituation

Die weltwirtschaftliche Situation ist von anhaltend hohen Unsicherheiten geprägt. Die Staatsschuldenkrise in Europa dürfte auch weiterhin mit wachstumsdämpfenden Konsolidierungsmaßnahmen der betroffenen Länder einhergehen und sich auch auf die automobile Nachfrage negativ auswirken. In den USA droht erneut die Erreichung der gesetzlichen Schuldenobergrenze. Die damit verbundenen Risiken für den amerikanischen Automobilmarkt könnten mittelbar auch die derzeit positive Entwicklung des Premiumsegments beeinflussen.
Der Wachstumsverlauf des chinesischen Markts ist insbesondere aufgrund möglicher Abstrahleffekte der weltwirtschaftlichen Entwicklung sowie noch nicht abschätzbarer staatlicher Konjunkturprogramme mit Unsicherheiten behaftet und daher schwer prognostizierbar.
Der Audi Konzern begegnet diesen Entwicklungen mit einer weltweiten Ausrichtung seiner Geschäftstätigkeit und einer diversifizierten Premiumproduktpalette.
Unter Beachtung dieser Gegebenheiten und Fakten sind aktuell keine Risiken ersichtlich, welche den Fortbestand des Unternehmens in absehbarer Zeit gefährden.

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
190 Risikobericht
197 Nachtragsbericht
197 Prognosebericht
201 Disclaimer

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem 31. Dezember 2012 ergaben sich keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

PROGNOSEBERICHT

Voraussichtliche Entwicklung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Situation

Der Audi Konzern erwartet für das Jahr 2013 eine Fortsetzung des Weltwirtschaftswachstums. Dabei dürften weiterhin die Schwellenländer Asiens und Lateinamerikas die höchste Wachstumsdynamik entfalten, während in den führenden Industrieländern nur ein moderater Zuwachs der Wirtschaftsleistung zu erwarten ist. Auch für das Jahr 2014 gehen wir von einer weiteren Expansion der Weltwirtschaft aus.

Die konjunkturelle Entwicklung Westeuropas bleibt 2013 weiterhin von den Staatsschuldenkrisen beherrscht. So ist in den südlichen EU-Ländern mit rezessiven Entwicklungen zu rechnen. Eine Verbesserung der Situation im Jahr 2014 scheint nur unter der Voraussetzung klar erkennbarer Fortschritte zur Lösung der Staatsschuldenkrisen möglich. Die exportorientierte deutsche Wirtschaft wird sich der schwierigen Konjunkturlage Westeuropas voraussichtlich nicht vollständig entziehen können und 2013 nur eine geringe Wachstumsrate aufweisen. Dabei sollte die Lage auf dem deutschen Arbeitsmarkt jedoch vorerst stabil bleiben und die Binnennachfrage stützen. In Abhängigkeit von den Entwicklungen im übrigen Westeuropa könnte die deutsche Konjunktur 2014 wieder etwas stärker wachsen.

Die meisten Länder Zentral- und Osteuropas dürften 2013 und 2014 erneut ein deutlich höheres Wirtschaftswachstum als Westeuropa erreichen. Allerdings wird der Konjunkturverlauf auch hier von den Entwicklungen in Westeuropa beeinflusst sein.

In den USA rechnet der Audi Konzern 2013 mit einer Expansion der Wirtschaftsleistung auf dem Niveau des Vorjahres. Im Jahr 2014 ist im Falle einer Erholung der Weltkonjunktur mit einer steigenden Wachstumsrate in den USA zu rechnen.

Die lateinamerikanische Wirtschaft sollte 2013 wieder stärker an Fahrt gewinnen und diesen Kurs auch 2014 fortsetzen können. Im internationalen Vergleich bleibt das Wachstum hierbei weiterhin überdurchschnittlich.

Eine noch dynamischere Entwicklung wird in den Schwellenländern Asiens erwartet. Die Wachstumsraten in China dürften dabei in den Jahren 2013 und 2014 auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Dagegen sollte die indische Wirtschaft in den kommenden beiden Jahren stärker expandieren als noch 2012. In Japan wird 2013 die wirtschaftliche Expansion nach der Erholung von den Folgen der Naturkatastrophe 2011 voraussichtlich nachlassen. Erst 2014 ist wieder mit einer Belebung der japanischen Wirtschaft zu rechnen.

Automobilmarkt

Für das Jahr 2013 erwartet der Audi Konzern erneut eine heterogene Entwicklung der globalen Automobilmärkte. Dabei gehen wir in Summe von einem leichten Anstieg der Gesamtmarktnachfrage aus. Wir rechnen damit, dass sich der weltweite Pkw-Markt im Jahr 2014 wieder etwas dynamischer entwickeln wird.

In Westeuropa erwartet das Unternehmen 2013 erneut einen rückläufigen Pkw-Absatz. Aufgrund der weiterhin anhaltenden Staatsschuldenkrisen und der damit verbundenen Verunsicherung der Konsumenten gehen wir von stagnierenden oder rückläufigen Neuzulassungen in nahezu allen westeuropäischen Märkten aus. Auch der deutsche Automobilmarkt wird sich diesen Entwicklungen voraussichtlich nicht entziehen können und 2013 einen leichten Rückgang des Pkw-Absatzes aufweisen. Sofern sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Westeuropa stabilisieren, gehen wir für 2014 wieder von einer steigenden Automobilnachfrage aus.

Der Automobilabsatz in den Ländern Zentral- und Osteuropas dürfte 2013 zunächst auf dem Niveau des Vorjahres liegen, bevor die Märkte 2014 wieder mit stärkerer Dynamik expandieren.

In den USA erwartet der Audi Konzern für das Jahr 2013 eine Fortsetzung des Aufwärtstrends bei den Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Die Nachfrage wird dabei voraussichtlich durch den weiterhin hohen Ersatzbedarf sowie anhaltend günstige Kreditkonditionen positiv beeinflusst. Die solide Entwicklung des US-Automobilmarkts sollte sich auch 2014 weiter fortsetzen.
In den lateinamerikanischen Automobilmärkten rechnen wir 2013 mit einer Nachfrage auf dem Vorjahresniveau. Im Jahr 2014 sollte der Absatz von Neufahrzeugen wieder etwas stärker anziehen.
Für die Region Asien-Pazifik erwarten wir 2013 und 2014 eine uneinheitliche Entwicklung der automobilen Nachfrage. So dürfte sich der Wachstumstrend bei den Neuzulassungen in China weiterhin mit leicht geringerer Dynamik fortsetzen. Auch in Indien dürfte sich 2013 das hohe Wachstumstempo zunächst etwas beruhigen, bevor 2014 wieder mit höheren Wachstumsraten zu rechnen ist. In Japan erwarten wir 2013 aufgrund des Entfalls staatlicher Fördermaßnahmen sowie des gedeckten Nachholbedarfs infolge der Naturkatastrophe einen Rückgang der allgemeinen Pkw-Nachfrage, bevor sich der Markt 2014 wieder stabilisieren sollte.

Motorradmarkt

Für die Jahre 2013 und 2014 gehen wir von einem leichten Anstieg der Nachfrage nach Motorrädern im Hubraumsegment über 500 ccm in den für die Marke Ducati relevanten Märkten aus. Dabei dürften die Schwellenländer eine hohe Wachstumsdynamik entwickeln, während in den etablierten Märkten von einem insgesamt eher moderaten Wachstum auszugehen ist. In den südeuropäischen Motorradmärkten rechnen wir aufgrund der anhaltenden Staatsschuldenkrisen und der damit einhergehenden Verunsicherung der Konsumenten mit einer eher zurückhaltenden Motorradnachfrage.

Voraussichtliche Entwicklung des Audi Konzerns

Die anhaltend hohe Unsicherheit im Hinblick auf den weiteren Konjunkturverlauf – insbesondere vor dem Hintergrund der Staatsschuldenkrisen zahlreicher Länder – stellt für die Automobilbranche und damit auch für den Audi Konzern weiterhin eine große Herausforderung dar. Hinzu kommen eine zunehmende Wettbewerbsintensität sowie der weiter fortschreitende technologische Umbruch im Zuge der Entwicklung alternativer Mobilitäts- und Antriebskonzepte.
Im Rahmen seiner strategischen Zielsetzungen verfolgt der Audi Konzern eine werteorientierte Unternehmensführung. Dabei werden kontinuierlich Maßnahmen definiert und umgesetzt, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit dauerhaft zu sichern und zu stärken. So sieht sich der Audi Konzern gut ausgerichtet, um auch in den kommenden Jahren den qualitativen Wachstumskurs insgesamt fortsetzen zu können.

Erwartete Entwicklung der Auslieferungen

Für die Geschäftsjahre 2013 und 2014 erwartet der Audi Konzern, die Auslieferungen seiner Kernmarke Audi weiter zu steigern. So soll das für 2015 angestrebte Ziel, 1,5 Millionen Automobile der Marke mit den Vier Ringen an Kunden auszuliefern, bereits früher erreicht werden. Dabei strebt das Unternehmen an, mit seiner attraktiven Produktpalette in zahlreichen Absatzmärkten Marktanteile zu gewinnen und damit die starke Wettbewerbsposition im Segment der Premiumautomobile weiter zu verbessern.
So sollen sich die Auslieferungen der Marke Audi in den wichtigen westeuropäischen Volumenmärkten trotz der erwarteten schwierigen Rahmenbedingungen und einer rückläufigen Gesamtmarktnachfrage an dem hohen Niveau der Vorjahre orientieren.
In der Region Zentral- und Osteuropa – und hier insbesondere in Russland – strebt das Unternehmen einen dynamischen Anstieg der Kundenauslieferungen an.

Lagebericht
140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
190 Risikobericht
197 Nachtragsbericht
197 Prognosebericht
201 Disclaimer

Auch in Nordamerika werden sich die Auslieferungen 2013 und 2014 voraussichtlich weiter erhöhen. Dabei will der Audi Konzern vor allem von der sukzessiven Erweiterung des Exklusivhändlernetzes in den USA sowie der steigenden Nachfrage US-amerikanischer Kunden nach leistungsstarken und effizienten Dieselmodellen der Marke Audi profitieren.
In der Vertriebsregion Asien-Pazifik soll der Wachstumskurs der Vorjahre fortgesetzt werden. Dabei setzt die Marke Audi in China, dem volumenstärksten Absatzmarkt für Audi Fahrzeuge, zur Festigung der Marktführerschaft im Premiumsegment auf einen Ausbau der lokalen Fertigungskapazitäten, des Produktangebots sowie der Anzahl der Händlerbetriebe. Auch für Japan rechnet die Marke Audi mit einer weiteren Steigerung der Auslieferungen in den kommenden zwei Jahren.
Bereits heute bietet die Marke mit den Vier Ringen ein breites und attraktives Produktportfolio: vom Premiumkompaktwagen A1 über die SUV-Familie – Q3, Q5 und Q7 – bis hin zum Supersportwagen R8. Positive Nachfrageimpulse erwarten wir 2013 nicht zuletzt durch die erstmals volle Verfügbarkeit des Audi A3, der ab Spätsommer 2012 sukzessive in die Märkte eingeführt wurde.
Darüber hinaus soll das Produktangebot der Marke Audi erweitert werden. So wird die A3 Baureihe im laufenden Geschäftsjahr neben dem vielseitigen Fünftürer A3 Sportback um die sportlichen Modelle S3 und S3 Sportback sowie um ein zusätzliches Derivat ergänzt. Mit dem A3 Sportback g-tron soll ab Herbst 2013 zudem das erste gasbetriebene Fahrzeug der Marke Audi erhältlich sein. Bereits seit Jahresbeginn wird der überarbeitete R8 an Kunden ausgeliefert. Für das laufende Geschäftsjahr ist darüber hinaus geplant, das Angebot der besonders sportlichen Modelle deutlich auszubauen – wie beispielsweise mit dem SQ5, dem RS 5 Cabriolet, dem RS 6 Avant, dem RS 7 Sportback sowie dem RS Q3.
Für die Marke Ducati rechnet das Unternehmen infolge der geplanten Erweiterung der internationalen Vertriebsaktivitäten sowie der Markteinführung der neuen Hyperstrada Modellreihe mit einem Anstieg der Motorradauslieferungen in den Geschäftsjahren 2013 und 2014.

Erwartete Ertragslage

In den Geschäftsjahren 2013 und 2014 erwarten wir für den Audi Konzern und das Segment Automobile eine leichte Steigerung der Umsatzerlöse. Dabei wird die Ergebnisentwicklung neben dem angestrebten Absatzwachstum von den bereits in der Vergangenheit eingeleiteten kontinuierlichen Produktivitäts- und Prozessverbesserungen sowie von den effizienten Unternehmensstrukturen profitieren. So erwartet das Unternehmen trotz höherer Aufwendungen für neue Produkte und Technologien – insbesondere zur Erfüllung der weltweit verschärften CO_2-Regularien – sowie intensiver Vorleistungen zum Ausbau des internationalen Produktionsnetzwerks eine Operative Umsatzrendite am oberen Ende des strategischen Zielkorridors von acht bis zehn Prozent.
Für das Segment Motorräder plant der Audi Konzern im Prognosezeitraum mit einem Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber dem Gesamtjahr 2012. Ziel ist es auch hier eine Operative Umsatzrendite von acht bis zehn Prozent zu erreichen.

Erwartete Finanzlage

Auch in den kommenden beiden Geschäftsjahren beabsichtigt der Audi Konzern, das geplante Wachstum vollständig aus dem erwirtschafteten Cashflow zu finanzieren. Trotz steigender Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit im Zuge der langfristig angelegten Produktoffensive, der Entwicklung neuer Technologien sowie der Erweiterung des weltweiten Produktionsnetzwerks strebt das Unternehmen an, einen positiven Netto-Cashflow zu erzielen.

Investitionen

Neben der Ausweitung seines Produkt- und Technologieportfolios fokussiert sich der Audi Konzern im Rahmen seiner mittelfristigen Investitionsplanung vor allem auf den Ausbau der weltweiten Entwicklungs- und Fertigungsstrukturen. Gemeinsames Ziel aller Investitionsmaßnahmen ist es, die starke Wettbewerbsposition des Unternehmens durch eine vorausschauende Modell-, Technologie- und Markenstrategie weiter zu verbessern.
Zur Umsetzung des nachhaltigen, qualitativen Wachstumskurses sieht die Planung des Audi Konzerns für den Zeitraum 2013 bis 2015 Investitionen in Höhe von insgesamt rund 11 Mrd. EUR vor.

Erwartete Entwicklung der Belegschaft

Im Rahmen des geplanten Unternehmenswachstums wird sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Audi Konzerns in den Jahren 2013 und 2014 weiter erhöhen.

Chancen der künftigen Entwicklung

Mit dem Ziel, nachhaltiges und profitables Wachstum zu generieren, verfolgt der Audi Konzern zahlreiche Maßnahmen, um Opportunitäten und Chancen frühestmöglich zu erkennen und optimal zu nutzen. Insbesondere die Erweiterung des Produktportfolios des Audi Konzerns spielt hierbei eine entscheidende Rolle, welche auch in den kommenden Jahren weiterverfolgt wird. Durch die sukzessive Erweiterung um zahlreiche neue Modelle und Derivate generiert der Audi Konzern zusätzliche Absatzpotenziale.
Neben der Modelloffensive wollen wir unseren „Vorsprung durch Technik“ durch den Ausbau und die Entwicklung weiterer innovativer Technologien unter Beweis stellen. Eine besondere Bedeutung hat hierbei die nachhaltige CO_2-Reduzierung durch konsequente Effizienzsteigerung, alternative Antriebstechnologien sowie die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien bei Produktion und Transport.
Als weltweit attraktiver Arbeitgeber verfügt der Audi Konzern über die erforderliche Infrastruktur sowie über das notwendige Fachwissen qualifizierter Experten und Ingenieure, um den Herausforderungen im Zuge geplanter Innovationen bei Produkten und Technologien gerecht zu werden. Die hohe Arbeitgeberattraktivität des Audi Konzerns, welche in zahlreichen externen Umfragen im In- und Ausland immer wieder bestätigt wird, soll auch zukünftig dazu beitragen, die besten und qualifiziertesten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Unternehmen zu halten und zu gewinnen.
Einen zentralen Erfolgsfaktor für eine nachhaltig positive Unternehmensentwicklung stellt darüber hinaus das positive Image der Marke Audi dar. Zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen belegen die kontinuierlich zunehmende Bekanntheit und die Begeisterung der Öffentlichkeit für die Marke mit den Vier Ringen. Sportlichkeit, Hochwertigkeit und Progressivität stehen dabei stets im Fokus. Diese positive Wahrnehmung bietet dem Audi Konzern die Chance, auch künftig qualitativ und nachhaltig zu wachsen.
In den kommenden zwei Jahren sehen wir insbesondere Wachstumschancen in den asiatischen Absatzmärkten China und Indien sowie in den USA und Russland. Um dieses Potenzial bestmöglich zu nutzen, planen wir, das internationale Händler- und Servicenetz weiter auszubauen.
Abgesehen von unternehmensinternen Strategien und Handlungsspielräumen können sich für den Audi Konzern auch Chancen aus externen Faktoren, wie etwa gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen, ergeben, die den Unternehmenserfolg positiv beeinflussen können.

Gesamteinschätzung der erwarteten künftigen Entwicklung

Mit neuen Bestwerten bei Produktion, Auslieferungen sowie beim Ergebnis ist das vergangene Geschäftsjahr 2012 für den Audi Konzern sehr erfolgreich verlaufen. Die hohe Wettbewerbsfähigkeit und Ertragskraft des Unternehmens wurden zum wiederholten Male unter Beweis gestellt. Auch im Zuge der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Herausforderungen sieht sich der Vorstand der AUDI AG gut aufgestellt, um nachhaltiges und qualitatives Wachstum langfristig zu sichern. Die Voraussetzungen hierfür hat das Unternehmen durch eine kontinuierliche Modelloffensive, konsequente Effizienzsteigerungen sowie die fortwährende Entwicklung innovativer Technologien geschaffen. Die hohe Motivation und die Kompetenz der Belegschaft des Audi Konzerns sichern dabei den nachhaltigen Unternehmenserfolg.
Auch die in der Vergangenheit angestoßenen Prozessoptimierungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Kostensituation werden konsequent weiterverfolgt und wirken sich positiv auf die Entwicklung des Unternehmens aus.
Der Audi Konzern rechnet daher damit, seinen Wachstumskurs in den Jahren 2013 und 2014 grundsätzlich 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

140 Audi Konzern
151 Geschäft und Rahmenbedingungen
173 Finanzielle Leistungsindikatoren
176 Soziale und ökologische Aspekte
190 Risiken, Chancen und Ausblick
190 Risikobericht
197 Nachtragsbericht
197 Prognosebericht
201 Disclaimer

Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Anhang	2012	2011
Umsatzerlöse	1	**48.771**	44.096
Herstellungskosten	2	**–39.046**	–36.000
Bruttoergebnis vom Umsatz		**9.725**	8.096
Vertriebskosten	3	**–4.593**	–3.599
Allgemeine Verwaltungskosten	4	**–527**	–429
Sonstige betriebliche Erträge	5	**1.881**	1.967
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	**–1.106**	–687
Operatives Ergebnis		**5.380**	5.348
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	7	**415**	270
Finanzierungsaufwendungen	8	**–412**	–264
Übriges Finanzergebnis	9	**574**	687
Finanzergebnis		**576**	692
Ergebnis vor Steuern		**5.956**	6.041
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	**–1.603**	–1.601
Ergebnis nach Steuern		**4.353**	4.440
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter		**69**	51
davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG		**4.284**	4.389
Gewinnverwendung Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG			
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	11	**–3.790**	–3.138
Einstellung in die Gewinnrücklagen		**494**	1.251

in EUR	Anhang	2012	2011
Ergebnis je Aktie	12	**99,62**	102,06
Verwässertes Ergebnis je Aktie	12	**99,62**	102,06

in Mio. EUR	Audi Aktionäre		Andere Gesellschafter		Gesamt	
	2012	2011	**2012**	2011	**2012**	2011
Ergebnis nach Steuern	**4.284**	4.389	**69**	51	**4.353**	4.440
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (Pensionen) vor Steuern	**–931**	–143	**–**	–	**–931**	–143
Latente Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne und Verluste	**275**	42	**–**	–	**275**	42
Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste (Pensionen) nach Steuern	**–655**	–101	**–**	–	**–655**	–101
Unterschiede aus der Währungsumrechnung vor Steuern						
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Veränderungen	**–7**	11	**–6**	9	**–13**	20
Unterschiede aus der Währungsumrechnung nach Steuern	**–7**	11	**–6**	9	**–13**	20
Cashflow-Hedges vor Steuern						
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Veränderungen	**460**	–890	**–**	–	**460**	–890
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	**456**	–55	**–**	–	**456**	–55
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges	**–270**	279	**–**	–	**–270**	279
Cashflow-Hedges nach Steuern	**645**	–666	**–**	–	**645**	–666
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere vor Steuern						
Erfolgsneutrale direkt im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Veränderungen	**57**	11	**–**	–	**57**	11
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommen	**–29**	3	**–**	–	**–29**	3
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	**–8**	–4	**–**	–	**–8**	–4
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere nach Steuern	**20**	10	**–**	–	**20**	10
Direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	**2**	23	**–**	–	**2**	23
Summe Sonstiges Ergebnis vor Steuern	**7**	–1.040	**–6**	9	**1**	–1.030
Summe latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	**–3**	317	**–**	–	**–3**	317
Summe Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**4**	–723	**–6**	9	**–2**	–714
Gesamtergebnis	**4.288**	3.666	**63**	60	**4.351**	3.726

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

Bilanz des Audi Konzerns

AKTIVA in Mio. EUR	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
Langfristige Vermögenswerte		**18.068**	12.209
Anlagevermögen		**15.655**	9.958
Immaterielle Vermögenswerte	14	**4.038**	2.531
Sachanlagen	15	**7.605**	6.716
Vermietete Vermögenswerte	16	**2**	5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	16	**118**	3
At-Equity-bewertete Anteile	17	**3.638**	460
Übrige Finanzanlagen	18	**254**	244
Aktive latente Steuern	19	**1.738**	1.839
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	**662**	391
Sonstige Forderungen	21	**13**	21
Kurzfristige Vermögenswerte		**22.357**	24.811
Vorräte	22	**4.331**	4.377
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23	**2.251**	3.009
Effektive Ertragsteueransprüche	24	**43**	11
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	20	**2.303**	7.033
Sonstige Forderungen	21	**451**	273
Wertpapiere	25	**1.807**	1.594
Zahlungsmittel	25	**11.170**	8.513
Bilanzsumme		**40.425**	37.019

PASSIVA in Mio. EUR	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
Eigenkapital		**15.033**	12.903
Anteile der Aktionäre der AUDI AG	26	**14.772**	12.705
Gezeichnetes Kapital	26	**110**	110
Kapitalrücklage	26	**5.084**	3.515
Gewinnrücklagen	26	**9.577**	9.080
Anteile anderer Gesellschafter	26	**261**	198
Fremdkapital		**25.393**	24.117
Langfristige Schulden		**9.952**	8.610
Finanzschulden	27	**145**	21
Passive latente Steuern	28	**208**	16
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	29	**244**	569
Sonstige Verbindlichkeiten	30	**711**	511
Rückstellungen für Pensionen	31	**3.470**	2.505
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	32	**913**	754
Sonstige Rückstellungen	33	**4.261**	4.234
Kurzfristige Schulden		**15.441**	15.507
Finanzschulden	27	**1.168**	1.172
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34	**4.270**	4.193
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	32	**346**	929
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	29	**4.485**	4.273
Sonstige Verbindlichkeiten	30	**2.368**	2.082
Sonstige Rückstellungen	33	**2.803**	2.858
Bilanzsumme		**40.425**	37.019

in Mio. EUR	2012	2011
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	**5.956**	6.041
Ertragsteuerzahlungen	**–1.984**	–1.584
Abschreibungen und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	**429**	397
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	**1.487**	1.395
Abschreibungen auf vermietete Vermögenswerte	**1**	1
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	**7**	1
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	**–176**	–111
Veränderung der Vorräte	**–66**	–933
Veränderung der Forderungen	**475**	–1.004
Veränderung der Verbindlichkeiten	**1**	1.313
Veränderung der Rückstellungen	**31**	957
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	**–19**	–177
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**6.144**	6.295
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	**–923**	–596
Investitionen in Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte	**–2.334**	–2.266
Erwerb von Tochtergesellschaften	**–591**	–37
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	**–3.020**	–27
Veräußerung von Tochtergesellschaften	**44**	**–**
Sonstige zahlungswirksame Veränderungen	**19**	21
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	**–126**	–239
Veränderung der Termingeldanlagen und der ausgereichten Darlehen	**2.034**	–3.767
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	**–4.896**	–6.911
Kapitaleinzahlungen	**1.569**	1.005
Gewinnabführung	**–3.138**	–2.010
Veränderung der Finanzschulden	**–34**	253
Leasingzahlungen	**–3**	–1
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	**–1.606**	–753
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	**–36**	82
Veränderung der Zahlungsmittel	**–393**	–1.287
Zahlungsmittel Anfangsbestand	**4.675**	5.961
Zahlungsmittel Endbestand	**4.281**	4.675

in Mio. EUR	2012	2011
Zahlungsmittel	**4.281**	4.675
Termingeldanlagen, Wertpapiere und ausgereichte Darlehen	**10.428**	12.235
Brutto-Liquidität	**14.709**	16.909
Kreditstand	**–1.313**	–1.193
Netto-Liquidität	**13.396**	15.716

Die Kapitalflussrechnung wird unter Punkt 38 im Anhang erläutert.

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

Eigenkapitalveränderungsrechnung des Audi Konzerns

in Mio. EUR	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	
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	
Stand 1.1.2012	110	3.515	
Ergebnis nach Steuern	–	–	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	
Gesamtergebnis	–	–	
Kapitalerhöhung	–	1.569	
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	–	–	
Stand 31.12.2012	**110**	**5.084**	

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
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
10.027	39	–569	–1	–447	31	12.705	198	12.903
4.284	–	–	–	–	–	4.284	69	4.353
–	–7	645	20	–655	2	4	–6	–2
4.284	–7	645	20	–655	2	4.288	63	4.351
–	–	–	–	–	–	1.569	–	1.569
–3.790	–	–	–	–	–	–3.790	–	–3.790
10.521	**32**	**76**	**19**	**–1.102**	**33**	**14.772**	**261**	**15.033**

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2012

in Mio. EUR	Bruttobuchwerte							
	Anschaffungs-/Herstellungskosten 1.1.2012	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge	Veränderungen aus der At-Equity-Bewertung	Umbuchungen	Abgänge	Anschaffungs-/Herstellungskosten 31.12.2012
Immaterielle Vermögenswerte	5.281	977	1	1.074	–	7	417	6.921
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	730	199	1	149	–	9	29	1.058
Markennamen	55	404	–	–	–	–	–	459
Goodwill	72	306	–	–	–	–	–	378
Aktivierte Entwicklungskosten, in Entwicklung befindliche Produkte	689	11	–	670	–	–512	–	858
Aktivierte Entwicklungskosten, derzeit genutzte Produkte	3.735	56	–	253	–	512	388	4.168
Anzahlungen immaterielle Vermögenswerte	1	1	0	2	–	–3	0	1
Sachanlagen	22.824	82	–11	2.183	–	–7	532	24.540
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken sowie geleaste Grundstücke und Gebäude	4.602	41	–9	169	–	169	18	4.954
Technische Anlagen und Maschinen	4.965	30	0	206	–	233	112	5.322
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleaste Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12.111	5	–1	789	–	238	396	12.745
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.146	6	–1	1.020	–	–647	6	1.519
Vermietete Vermögensgegenstände	8	–	0	–	–	–	4	4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	8	–	–1	118	–	–	0	125
At-Equity-bewertete Anteile	460	–	–13	3.000	191	–	–	3.638
Übrige Finanzanlagen	247	–30	0	41	–	–	0	257
Anteile an verbundenen Unternehmen	143	–30	0	15	–	–	0	128
Anteile an assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	103	0	–	26	–	–	–	129
Anlagevermögen gesamt	**28.829**	**1.029**	**–26**	**6.416**	**191**	**–**	**953**	**35.486**

								Wertberichtigungen		Buchwerte
Kumulierte Abschreibungen 1.1.2012	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge planmäßig	Zugänge außerplanmäßig	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Kumulierte Abschreibungen 31.12.2012	**31.12.2012**	31.12.2011
2.751	–14	0	581	–	2	416	20	2.883	**4.038**	2.531
540	–14	0	130	–	2	28	–	629	**429**	190
37	–	–	2	–	–	–	–	39	**421**	18
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**378**	72
60	–	–	–	–	–17	–	20	24	**834**	629
2.114	–	–	449	–	17	388	0	2.192	**1.976**	1.620
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**1**	1
16.108	–14	–4	1.350	3	–2	506	–	16.935	**7.605**	6.716
2.303	–4	–3	150	3	1	15	–	2.435	**2.519**	2.299
3.809	–5	–0	335	–	0	107	–	4.032	**1.290**	1.157
9.997	–6	–1	864	0	–3	385	–	10.467	**2.278**	2.114
–	–	0	–	0	0	–	–	0	**1.518**	1.146
4	–	0	1	–	–	2	–	3	**2**	5
5	–	–1	2	–	–	0	–	6	**118**	3
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**3.638**	460
3	–	–	–	–	–	–	–	3	**254**	244
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**128**	143
3	–	–	–	–	–	–	–	3	**126**	100
18.871	**–29**	**–5**	**1.934**	**3**	**–**	**925**	**20**	**19.830**	**15.655**	**9.958**

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	621	4	1	98	–	14	7	730
Markennamen	55	–	–	–	–	–	–	55
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	9	–	0	–	–	–	1	8
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	10	–	1	–	–	–	3	8
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	100	–	–	7	–	540	**190**	177
–	–	–	2	35	–	–	–	37	**18**	55
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**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
3	–	0	1	–	–	0	–	4	**5**	6
5	–	0	0	–	–	1	–	5	**3**	5
–	–	–	–	–	–	–	–	–	**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**

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 Standards Interpretations Committee (IFRS IC). Alle in der Europäischen Union (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. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.
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 wurden 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 Vorstand hat den Konzernabschluss am 7. Februar 2013 aufgestellt. Mit diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer bzw. geänderter Standards

Der Audi Konzern hat alle ab dem Geschäftsjahr 2012 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Die Änderung des IFRS 7 durch das IASB führt zu einer Erweiterung der Angabepflichten bei der Übertragung finanzieller Vermögenswerte. Ein Vermögenswert gilt im Sinne des IFRS 7 als übertragen, wenn die mit ihm verbundenen Zahlungsflüsse auf einen Dritten transferiert wurden oder an einen Dritten weiterzuleiten sind. Für derartige finanzielle Vermögenswerte, die vollumfänglich ausgebucht wurden, für die aber ein „anhaltendes Engagement“ besteht, sieht der Standard nun weitergehende Berichtspflichten vor. Gleiches gilt für übertragene finanzielle Vermögenswerte, die nach wie vor bilanziert werden.

Nicht angewendete neue bzw. geänderte Standards

Im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2012 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 die EU bis 31.12.2012	Auswirkungen
IFRS 1	Darlehen der öffentlichen Hand	13.3.2012	1.1.2013	Nein	Keine
IFRS 1	Erstmalige Anwendung – Ausgeprägte Hochinflation und Beseitigung der festen Zeitpunkte für Erstanwendung	20.12.2010	1.1.2013	Ja	Keine
IFRS 7	Finanzinstrumente: Angaben – Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	1.1.2013	Ja	Erweiterte Anhangangaben zur Saldierung von Finanzinstrumenten
IFRS 9	Finanzinstrumente: Klassifizierung und Bewertung	12.11.2009/ 28.10.2010	1.1.2015 [2]	Nein	Veränderte Erfassung von Fair-Value-Änderungen bisher als zur Veräußerung verfügbar eingestufter Finanzinstrumente
IFRS 10	Konzernabschlüsse	12.5.2011	1.1.2014	Ja	Keine
IFRS 11	Gemeinsame Vereinbarungen	12.5.2011	1.1.2014	Ja	Keine
IFRS 12	Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen	12.5.2011	1.1.2014	Ja	Erweiterte Anhangangaben zum Konzernkreis
	Übergangsregelungen zu IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12	28.06.2012	1.1.2013	Nein	Keine wesentlichen Änderungen
	Investmentgesellschaften (Ergänzungen zu IFRS 10, IFRS 12, IAS 27)	31.10.2012	1.1.2014	Nein	Keine
IFRS 13	Bemessung des beizulegenden Zeitwerts	12.5.2011	1.1.2013	Ja	Anpassungen und erweiterte Anhangangaben bei der Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert
IAS 1	Darstellung einzelner Posten des sonstigen Ergebnisses	16.6.2011	1.1.2013	Ja	Veränderte Darstellung des sonstigen Ergebnisses
IAS 12	Latente Steuern – Realisierung zugrunde liegender Vermögenswerte	20.12.2010	1.1.2013	Ja	Keine
IAS 19	Leistungen an Arbeitnehmer	16.6.2011	1.1.2013	Ja	Veränderte Abbildung und erweiterte Anhangangaben bei den Leistungen an Arbeitnehmer
IAS 27	Einzelabschlüsse	12.5.2011	1.1.2014	Ja	Keine
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	12.5.2011	1.1.2014	Ja	Keine
IAS 32	Finanzinstrumente: Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Schulden	16.12.2011	1.1.2014	Ja	Keine wesentlichen Änderungen
IFRIC 20	Abraumkosten in der Produktionsphase eines Tagebauwerks	19.10.2011	1.1.2013	Ja	Keine
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2011 [3]	17.05.2012	1.1.2013	Nein	Keine wesentlichen Änderungen

1) Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der AUDI AG

2) Verschiebung der Erstanwendung durch das Mandatory Effective Date Project von dem Jahr 2013 auf das Jahr 2015

3) Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 1, IAS 1, IAS 16, IAS 32, IAS 34)

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
212 Grundlagen der Rechnungslegung
214 Konsolidierungskreis
216 Konsolidierungsgrundsätze
217 Währungsumrechnung
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

KONSOLIDIERUNGSKREIS

Neben der AUDI AG werden alle wesentlichen Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen, bei denen die AUDI AG mittelbar oder unmittelbar über die Möglichkeit verfügt, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen, um aus der Tätigkeit dieser Unternehmen (Tochterunternehmen) Nutzen zu ziehen. Die Einbeziehung beginnt mit dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht; sie endet, wenn diese Möglichkeit nicht mehr gegeben ist.
Assoziierte Unternehmen werden nach der At-Equity-Methode bewertet.
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften und Beteiligungen werden grundsätzlich mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, da für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt. Bei diesen Tochtergesellschaften handelt es sich im Wesentlichen um Gesellschaften mit nur geringer Geschäftstätigkeit. Die Summe der Eigenkapitalbeträge dieser Tochtergesellschaften beträgt 0,9 (1,0) Prozent des Konzerneigenkapitals. Das gesamte Ergebnis nach Steuern dieser Gesellschaften beläuft sich auf 0,1 (0,1) Prozent des Ergebnisses nach Steuern des Audi Konzerns.

Der Audi Konzern hat zum 19. Juli 2012 über die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien), eine Tochtergesellschaft der AUDI AG, 100 Prozent der Stimmrechte an dem Motorradhersteller DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A., Bologna (Italien), gegen Zahlung eines Kaufpreises von 747 Mio. EUR erworben. Durch den Erwerb von Ducati – einem international renommierten Hersteller von Motorrädern im Premiumsegment mit großem Wissen über Hochleistungsmotoren und Leichtbau – steigt der Audi Konzern in den Wachstumsmarkt für hochwertige Motorräder ein. Im Kalenderjahr 2011 hat die Ducati Gruppe 42.016 Motorräder verkauft und damit Umsatzerlöse in Höhe von 479 Mio. EUR erzielt.
Aus zeitlichen Gründen konnte die Analyse der übernommenen Vermögenswerte und Schulden bis zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses noch nicht beendet werden. Der vorläufig ermittelte Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 290 Mio. EUR beinhaltet nicht separierbare und nicht auf vertraglichen oder sonstigen Rechten basierende immaterielle Vermögenswerte wie zum Beispiel das Know-how der Mitarbeiter von Ducati. Der Geschäfts- oder Firmenwert ist steuerlich nicht abzugsfähig. Die transaktionsbezogenen Kosten in Höhe von bislang 1 Mio. EUR wurden im Aufwand erfasst.
Die vorläufige Verteilung des Kaufpreises auf die Vermögenswerte und Schulden kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

in Mio. EUR	IFRS-Buchwerte zum Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Zeitwerte im Erwerbszeitpunkt
Markennamen	211	193	404
Kundenbeziehungen	49	131	180
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	78	17	95
Grundstücke und Gebäude	78	3	81
Sonstige langfristige Vermögenswerte	25	8	33
Vorräte	83	0	83
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	150	–	150
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	154	–	154
Summe Vermögenswerte	828	352	1.180
Langfristige Schulden	106	108	214
Kurzfristige Schulden	510	–	510
Summe Schulden	616	108	724

Der Bruttowert der erworbenen Forderungen belief sich zum Erwerbszeitpunkt auf 153 Mio. EUR, der Nettobuchwert (entspricht dem Zeitwert) auf 142 Mio. EUR.

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
212 Grundlagen der Rechnungslegung
214 Konsolidierungskreis
216 Konsolidierungsgrundsätze
217 Währungsumrechnung
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

Durch die Einbeziehung des Unternehmens hat sich zum 31. Dezember 2012 der Umsatz des Audi Konzerns um 209 Mio. EUR erhöht und das Ergebnis unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven nach Steuern um 27 Mio. EUR vermindert. Wäre Ducati bereits ab dem 1. Januar 2012 in den Konzernabschluss einbezogen worden, wäre der zum 31. Dezember 2012 ausgewiesene Konzernumsatz um rund 422 Mio. EUR höher und das ausgewiesene Nachsteuerergebnis nach Berücksichtigung von Abschreibungen auf die bei der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven um rund 34 Mio. EUR höher ausgefallen.

Der Konsolidierungskreis erweiterte sich seit dem 31. Dezember 2011 um nachfolgende erworbene Ducati Gesellschaften:
- DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A., Bologna (Italien)
- Ducati Japan K.K., Tokio (Japan)
- Ducati Motor Deutschland GmbH, Köln
- Ducati Motor (Thailand) Co. Ltd., Amphur Pluakdaeng, Rayong (Thailand)
- DUCATI NORTH AMERICA, INC., Cupertino, Kalifornien (USA)
- Ducati North Europe B.V., Den Haag (Niederlande)
- Ducati (Schweiz) AG, Wollerau (Schweiz)
- DUCATI U.K. LIMITED, Towcester (Großbritannien)
- DUCATI WEST EUROPE S.A.S., Colombes (Frankreich)
- DUCMOTOCICLETA S DE RL DE CV, Mexiko (Mexiko)

Außerdem erweiterte sich der Konsolidierungskreis um nachfolgende Gesellschaften:
- Audi Akademie GmbH, Ingolstadt, gegründet 1993
- Audi Tooling Barcelona, S.L., Barcelona (Spanien), gegründet 2003
- PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim, erworben 2011

Die wesentlichen Einflüsse auf die Eröffnungsbilanz 2012 dieser Erstkonsolidierungen stellen sich wie folgt dar:

in Mio. EUR	2012
Langfristige Vermögenswerte	7
Kurzfristige Vermögenswerte	99
davon Vorräte	56
davon Zahlungsmittel	40
Eigenkapital	6
Langfristige Schulden	18
Kurzfristige Schulden	82
Bilanzsumme	106

Mit Wirkung zum 1. Mai 2012 veräußerte die AUDI AG die Audi Retail GmbH, Ingolstadt, und ihre Tochtergesellschaften an die VGRD GmbH, Wolfsburg. Somit schieden die vollkonsolidierten Gesellschaften Audi Retail GmbH, Audi Berlin GmbH, Berlin, Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main, Audi Hamburg GmbH, Hamburg, Audi Hannover GmbH, Hannover, Audi Leipzig GmbH, Leipzig, Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart, und die nicht konsolidierte Audi Zentrum München GmbH, München, aus dem Audi Konzern aus. Das Nettovermögen ging zu Buchwerten ab. Dadurch flossen Zahlungsmittel in Höhe von 63 Mio. EUR ab.

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

Anzahl	2012	2011
AUDI AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	**6**	10
Ausland	**32**	22
At-Equity-bewertete Unternehmen		
Ausland	**2**	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	**20**	16
Ausland	**13**	10
Gesamt	**73**	59

An der Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien), und der PSW automotive engineering GmbH ist der Audi Konzern nicht zu 100 Prozent beteiligt. Da die AUDI AG jedoch wirtschaftlich Träger der mit den verbleibenden Anteilen verbundenen Chancen und Risiken ist, werden diese beiden Gesellschaften in den Konzernabschluss zu 100 Prozent einbezogen.
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.

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 Akademie GmbH, Ingolstadt
- Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt
- quattro GmbH, Neckarsulm

Verbundene Unternehmen im hier verstandenen Sinne sind die Volkswagen AG, Wolfsburg, und deren Tochterunternehmen, die nicht in den Audi Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen werden.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Zum Bilanzstichtag ist der 10-prozentige Anteil an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), at-Equity-bewertet. Die AUDI AG 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.
Außerdem hat im März 2012 eine Tochtergesellschaft der AUDI AG eine 30-prozentige Beteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), erworben. Die Volkswagen Group Services S.A. wird im Konzernabschluss ebenfalls at-Equity-bewertet.

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

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
212 Grundlagen der Rechnungslegung
214 Konsolidierungskreis
216 Konsolidierungsgrundsätze
217 Währungsumrechnung
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

Anschaffungswerte der Beteiligungen den Konzernanteil am so ermittelten Eigenkapital der jeweiligen Gesellschaft übersteigen, entstehen Geschäfts- oder Firmenwerte (Goodwill). 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 sind, 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		31.12.2012	31.12.2011	2012	2011
			Stichtagskurs		Durchschnittskurs
Australien	AUD	**1,2712**	1,2723	**1,2407**	1,3484
Brasilien	BRL	**2,7036**	2,4159	**2,5084**	2,3265
Großbritannien	GBP	**0,8161**	0,8353	**0,8109**	0,8679
Japan	JPY	**113,6100**	100,2000	**102,4919**	110,9586
Kanada	CAD	**1,3137**	1,3215	**1,2842**	1,3761
Mexiko	MXN	**17,1845**	18,0512	**16,9029**	17,2877
Schweiz	CHF	**1,2072**	1,2156	**1,2053**	1,2326
Singapur	SGD	**1,6111**	1,6819	**1,6055**	1,7489
Südkorea	KRW	**1.406,2300**	1.498,6900	**1.447,6913**	1.541,2341
Taiwan	TWD	**38,3200**	39,2297	**38,0004**	40,9119
Thailand	THB	**40,3470**	40,9910	**39,9276**	42,4288
USA	USD	**1,3194**	1,2939	**1,2848**	1,3920
Volksrepublik China	CNY	**8,2207**	8,1588	**8,1052**	8,9960

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

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 Software, Nutzungsrechte sowie geleistete Zuschüsse.
Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Die Werthaltigkeit der Markennamen wird regelmäßig überprüft.
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 Voraus-

setzungen 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
davon Kundenstämme	2–8 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 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.
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.

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
212 Grundlagen der Rechnungslegung
214 Konsolidierungskreis
216 Konsolidierungsgrundsätze
217 Währungsumrechnung
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
218 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
218 Immaterielle Vermögenswerte
219 Sachanlagen
220 Vermietete Vermögenswerte
220 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
220 At-Equity-bewertete Anteile
220 Werthaltigkeitstests
221 Finanzinstrumente
224 Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen
224 Latente Steuern
224 Vorräte
225 Wertpapiere und Zahlungsmittel
225 Pensionsrückstellungen
225 Sonstige Rückstellungen
225 Verbindlichkeiten
226 Zuwendungen der öffentlichen Hand
226 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

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

Durch Audi Konzerngesellschaften 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.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Grundstücke oder Gebäude, die mit der Absicht gehalten werden, Mieterträge zu erzielen (Investment Property), werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die zugrunde gelegten Abschreibungsdauern entsprechen grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen. Bei einer Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten sind zusätzlich die Fair Values anzugeben, die auf der Grundlage anerkannter Bewertungsmethoden ermittelt werden.

AT-EQUITY-BEWERTETE ANTEILE

Nach der At-Equity-Methode werden Gesellschaften bilanziert, bei denen die AUDI AG direkt oder indirekt die Möglichkeit hat, auf die Finanz- und Geschäftspolitik einen maßgeblichen Einfluss auszuüben (assoziierte Unternehmen). Dabei wird das anteilige Eigenkapital der Gesellschaft fortlaufend im Anlagevermögen 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 und immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer wird im Audi Konzern grundsätzlich der Nutzungswert des Automobil- und Motorradgeschäfts des Audi Konzerns als zahlungsmittelgenerierende Einheiten 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) in den beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Automobil- und Motorradgeschäft werden die folgenden Kapitalkostensätze (WACC) verwendet:

in Prozent	**2012**	2011
Segment Automobile	**5,6**	6,0
Segment Motorräder	**7,8**	–

Für die Ermittlung der Cashflows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Absatzmärkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert auf einer Wachstumsrate von maximal 1,5 (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 6,6 (6,8) 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.
Sensitivitätsanalysen haben ergeben, dass auch bei innerhalb eines realistischen Rahmens abweichenden wesentlichen Annahmen kein Wertminderungsbedarf für Geschäfts- und Firmenwerte und andere immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer besteht.

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:
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte,
- Kredite und Forderungen,
- bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte,
- erfolgswirksam zum Fair Value bewertete 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, das heißt eine erfolgswirksame Bewertung bestimmter Vermögenswerte und Schulden zum Fair Value, wird im Audi Konzern nicht ausgeübt.
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.

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
218 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
218 Immaterielle Vermögenswerte
219 Sachanlagen
220 Vermietete Vermögenswerte
220 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
220 At-Equity-bewertete Anteile
220 Werthaltigkeitstests
221 Finanzinstrumente
224 Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen
224 Latente Steuern
224 Vorräte
225 Wertpapiere und Zahlungsmittel
225 Pensionsrückstellungen
225 Sonstige Rückstellungen
225 Verbindlichkeiten
226 Zuwendungen der öffentlichen Hand
226 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

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.
Bei Forderungsverkäufen (Factoring) im Audi Konzern werden alle wesentlichen Chancen und Risiken übertragen, ohne dass ein anhaltendes Engagement besteht.
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. Im Einzelnen werden bei signifikanten individuellen Forderungen (zum Beispiel Forderungen aus der Händlerfinanzierung mit Großkunden) nach konzerneinheitlichen Maßstäben Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls (incurred loss) gebildet. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen angenommen. 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, beispielsweise Aktien, und Schuldinstrumente, wie etwa 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. 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 und somit der Fair Value nicht verlässlich ermittelt werden kann, 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 abgeschlossen.
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 im Operativen Ergebnis 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“ und werden im Operativen Ergebnis ausgewiesen.

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
218 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
218 Immaterielle Vermögenswerte
219 Sachanlagen
220 Vermietete Vermögenswerte
220 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
220 At-Equity-bewertete Anteile
220 Werthaltigkeitstests
221 Finanzinstrumente
224 Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen
224 Latente Steuern
224 Vorräte
225 Wertpapiere und Zahlungsmittel
225 Pensionsrückstellungen
225 Sonstige Rückstellungen
225 Verbindlichkeiten
226 Zuwendungen der öffentlichen Hand
226 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SONSTIGE FORDERUNGEN

Finanzielle Vermögenswerte (ausgenommen Derivate) und sonstige Forderungen 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 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.

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. Der Zahlungsmittelbestand umfasst Zahlungsmittel sowie Zahlungsmitteläquivalente. Unter den Zahlungsmitteläquivalenten sind Finanzmittel zu subsumieren, die hoch liquide sind und unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen.
Der Audi Konzern ist in das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns eingebunden. Im Rahmen des Cashpoolings werden die Salden täglich glattgestellt und in Forderungen oder Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen AG, Wolfsburg, transformiert. Das Cashpooling dient der effizienten Gestaltung des konzerninternen und -externen Transaktionsverkehrs sowie der Reduktion von Transaktionskosten. Die Cashpool-Forderungen werden aufgrund ihres zahlungsmitteläquivalenten Charakters dem Zahlungsmittelbestand zugerechnet.

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. Die Bestimmung des Rechnungszinses erfolgt unverändert auf der Grundlage von am Kapitalmarkt erzielten Renditen für erstrangige Unternehmensanleihen. 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. Im Inland kam ein Nominalzinssatz von 0,7 (1,8) Prozent zur Anwendung. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen. Die langfristigen Anteile der Rückstellungen für Jubiläumszuwendungen und Altersteilzeit werden mit 3,2 (4,6) Prozent abgezinst. Durch die ab 2013 zu ändernde Bilanzierung der Aufstockungsverpflichtungen im Rahmen von Altersteilzeitregelungen werden keine wesentlichen Änderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage erwartet.

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.

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
218 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
218 Immaterielle Vermögenswerte
219 Sachanlagen
220 Vermietete Vermögenswerte
220 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
220 At-Equity-bewertete Anteile
220 Werthaltigkeitstests
221 Finanzinstrumente
224 Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen
224 Latente Steuern
224 Vorräte
225 Wertpapiere und Zahlungsmittel
225 Pensionsrückstellungen
225 Sonstige Rückstellungen
225 Verbindlichkeiten
226 Zuwendungen der öffentlichen Hand
226 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt und somit durch eine Reduktion der Abschreibungsbasis über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts erfolgswirksam verteilt. Öffentliche Zuwendungen, die dem Konzern entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der auch die entsprechenden Aufwendungen anfallen.

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 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 31 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 33 zu entnehmen. Zu Rechtsstreitigkeiten siehe außerdem Punkt 40.
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.
Das Wachstum der Weltwirtschaft verlor 2012 an Schwung. Im Jahr 2013 wird eine höhere Wachstumsdynamik in den Schwellenländern Asiens und Lateinamerikas erwartet, während in den führenden Industrieländern nur von einem moderaten Zuwachs der Wirtschaftsleistung ausgegangen wird. Insgesamt 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 Automobil- und Motorradmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht erläutert.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

1 Umsatzerlöse

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

in Mio. EUR	2012	2011
Marke Audi	**35.851**	34.456
Marke Lamborghini	**421**	268
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**2.725**	3.444
Sonstiges Automobilgeschäft	**9.565**	5.928
Segment Automobile	**48.562**	44.096
Marke Ducati	**148**	–
Sonstiges Motorradgeschäft	**61**	–
Segment Motorräder	**209**	–
Umsatzerlöse	**48.771**	44.096

Im Segment Automobile sind neben den Umsatzerlösen aus dem Vertrieb der beiden Marken Audi und Lamborghini auch die Umsatzerlöse aus den sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns enthalten. Die Umsätze aus dem sonstigen Automobilgeschäft enthalten im Wesentlichen Erlöse aus Motoren- und Originalteileverkäufen. Infolge des zunehmenden Lokalisierungsgrades werden seit 2012 die Umsätze aus Teilesatzlieferungen nach China im sonstigen Automobilgeschäft ausgewiesen. Im Vorjahr waren 2.492 Mio. EUR aus dem CKD-Geschäft im Umsatz der Marke Audi enthalten.
Im Segment Motorräder werden Motorräder der Marke Ducati vertrieben.

2 Herstellungskosten

In den Herstellungskosten von 39.046 (36.000) 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 3 (93) Mio. EUR enthalten.

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
218 Ertrags- und Aufwandsrealisierung
218 Immaterielle Vermögenswerte
219 Sachanlagen
220 Vermietete Vermögenswerte
220 Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
220 At-Equity-bewertete Anteile
220 Werthaltigkeitstests
221 Finanzinstrumente
224 Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Sonstige Forderungen
224 Latente Steuern
224 Vorräte
225 Wertpapiere und Zahlungsmittel
225 Pensionsrückstellungen
225 Sonstige Rückstellungen
225 Verbindlichkeiten
226 Zuwendungen der öffentlichen Hand
226 Schätzungen und Beurteilungen des Managements
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

3 Vertriebskosten

Die Vertriebskosten von 4.593 (3.599) 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 527 (429) Mio. EUR gehören Personal- und Sachkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. EUR	2012	2011
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	**544**	278
Erträge aus Weiterberechnungen	**475**	368
Erträge aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	**251**	233
Erträge aus Nebengeschäften	**205**	188
Erträge aus derivativen Sicherungsgeschäften	**127**	369
Erträge aus der Zuschreibung von immateriellen Vermögenswerten	**20**	–
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	**6**	6
Erträge aus dem Abgang von Anlagegegenständen	**4**	9
Übrige betriebliche Erträge	**249**	516
Sonstige betriebliche Erträge	**1.881**	1.967

Die Erträge aus derivativen Sicherungsgeschäften resultieren im Wesentlichen aus der Abrechnung von Währungssicherungsinstrumenten. Die Gesamtposition der Sicherungsgeschäfte wird unter Punkt 37.5 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.
In den Erträgen aus Nebengeschäften sind Mieterträge aus Investment Property von 2 (0,2) Mio. EUR enthalten.
Die Erträge aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt und Zahlungszeitpunkt sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Analog werden Kursverluste unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.
Ertragswirksam wurden außerdem Zuschüsse für zukunftsorientierte Technologien in Höhe von 6 (4) Mio. EUR erfasst.

6 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. EUR	2012	2011
Aufwendungen aus derivativen Sicherungsgeschäften	**630**	277
Aufwendungen aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	**218**	162
Aufwendungen aus Kostenumlagen und -weiterberechnungen	**81**	22
Wertberichtigungen auf Forderungen	**14**	19
Verluste aus dem Abgang von Anlagegegenständen	**10**	10
Übrige betriebliche Aufwendungen	**152**	197
Sonstige betriebliche Aufwendungen	**1.106**	687

Die Aufwendungen aus derivativen Sicherungsgeschäften resultieren im Wesentlichen aus Devisenoptionsprämien und der Abrechnung von Währungssicherungsinstrumenten. Die Gesamtposition der Sicherungsgeschäfte wird unter Punkt 37.5 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.

7 Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen

Die Erträge aus at-Equity-bewerteten Anteilen erreichten 415 (270) Mio. EUR.

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

8 Finanzierungsaufwendungen

in Mio. EUR	2012	2011
Zinsaufwendungen und ähnliche Aufwendungen	**-105**	-119
davon an verbundene Unternehmen	**-90**	-113
Zinsaufwendungen	**-105**	-119
Zinseffekt aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen	**-113**	-112
Zinseffekt aus der Bewertung von sonstigen Rückstellungen	**-192**	-33
Zinseffekt aus der Bewertung von Verbindlichkeiten	**-2**	-
Aufzinsung von Schulden	**-307**	-145
Finanzierungsaufwendungen	**-412**	-264

Die Zinsaufwendungen werden periodengerecht zugeordnet.

9 Übriges Finanzergebnis

in Mio. EUR	2012	2011
Beteiligungsergebnis	**46**	52
davon Erträge aus Beteiligungen	**43**	44
davon Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	**4**	8
Ergebnis aus der Veräußerung von Wertpapieren	**-14**	-43
Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung nicht derivativer Finanzinstrumente	**1**	-1
Zuschreibungen auf nicht derivative Finanzinstrumente	**4**	-
Erträge und Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung derivativer Finanzinstrumente	**-71**	47
Zinserträge und ähnliche Erträge	**203**	267
davon von verbundenen Unternehmen	**122**	182
Sonstige Erträge	**404**	365
davon von verbundenen Unternehmen	**404**	365
Übriges Finanzergebnis	**574**	687

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 37.5 „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	2012	2011
Tatsächlicher Steueraufwand	**1.502**	1.889
davon Inland	**1.327**	1.607
davon Ausland	**175**	281
davon Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen	**-17**	0
Latenter Steueraufwand/-ertrag	**101**	-288
davon Inland	**171**	34
davon Ausland	**-70**	-322
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**1.603**	1.601
davon periodenfremder Steuerertrag/-aufwand	**-8**	**5**

Vom tatsächlichen Steueraufwand wurden 1.295 (1.587) 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 3.044 (114) Mio. EUR, die in Höhe von 3.031 (99) Mio. EUR zeitlich unbegrenzt nutzbar sind. Die Realisierung steuerlicher Verluste führte im Geschäftsjahr 2012 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 22 (5) Mio. EUR. Aktive latente Steuern, die steuerliche Verlustvorträge betreffen, wurden in Höhe von 307 (2) Mio. EUR mangels Werthaltigkeit nicht angesetzt. Die Zunahme der Verlustvorträge resultierte im Wesentlichen aus einer konzerninternen Reorganisation; nach den derzeitigen Ergebnisplanungen sind diese größtenteils als nicht nutzbar einzustufen.
Latente Steuern in Höhe von 10 (0) Mio. EUR wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffene Gesellschaft erwartet nach einem Verlust im aktuellen Geschäftsjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.
Von den in der Bilanz erfassten latenten Steuern wurden insgesamt 3 Mio. EUR eigenkapitalmindernd erfasst, ohne die Gewinn-und-Verlust-Rechnung zu beeinflussen. Im Vorjahr wurden latente Steuern in Höhe von 317 Mio. EUR eigenkapitalerhöhend erfasst.
Die erfolgsneutrale Erfassung versicherungsmathematischer Verluste gemäß IAS 19 führte im laufenden Geschäftsjahr zu einer Eigenkapitalerhöhung aus der Bildung latenter Steuern von 275 (42) Mio. EUR. Die Veränderung der latenten Steuern auf im Eigenkapital erfasste Effekte für derivative Finanzinstrumente und Wertpapiere führte im laufenden Jahr zu einer Minderung des Eigenkapitals um 278 Mio. EUR. Aus diesen Effekten wurden im Vorjahr latente Steuern in Höhe von 275 Mio. EUR eigenkapitalerhöhend erfasst.

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

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
Immaterielle Vermögenswerte	**106**	56	**842**	515
Sachanlagen	**260**	198	**80**	70
Finanzanlagen	**3**	2	**1**	–
Vorräte	**42**	38	**8**	1
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	**67**	193	**97**	39
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	**42**	15	**–**	–
Pensionsrückstellungen	**409**	165	**3**	3
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	**1.454**	1.583	**17**	9
Verlustvorträge	**7**	27	**–**	–
Bruttowert	**2.390**	2.277	**1.047**	637
davon langfristig	**1.474**	1.280	**957**	596
Saldierungen	**–839**	–621	**–839**	–621
Konsolidierungen	**187**	183	**1**	–
Bilanzansatz	**1.738**	1.839	**208**	16

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

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	2012	2011
Ergebnis vor Ertragsteuern	**5.956**	6.041
Erwarteter Ertragsteueraufwand 29,5 % (29,5 %)	**1.757**	1.782
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	**–14**	–29
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	**–123**	–243
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	**13**	10
temporäre Differenzen und Verluste, für die keine latenten Steuern erfasst wurden	**1**	30
Periodenfremder Steuerertrag/-aufwand	**–8**	5
Effekte aus Steuersatzänderungen	**4**	–41
Sonstige Steuereffekte	**–27**	87
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**1.603**	1.601
Effektiver Steuersatz in %	**26,9**	26,5

11 Gewinnabführung an die Volkswagen AG

An die Volkswagen AG, Wolfsburg, sind aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der AUDI AG 3.790 (3.138) 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 2012 noch zum 31. Dezember 2011 potenzielle Aktien der AUDI AG ausstanden.

	2012	2011
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	**4.284**	4.389
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien	**43.000.000**	43.000.000
Ergebnis je Aktie in EUR	**99,62**	102,06

Die freien Aktionäre der AUDI AG erhalten anstelle einer Dividende für das Geschäftsjahr 2012 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 25. April 2013 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	2012	2011
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	**–102**	134
Kredite und Forderungen	**146**	250
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	**81**	49
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	**–11**	–16

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	2012	2011
Zinserträge	**157**	224
Zinsaufwendungen	**–38**	–43
Zinserträge und -aufwendungen	**120**	181

Zinserträge, die nicht zu den Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten gehören, umfassen hauptsächlich Zinsen aus den Zahlungsmitteln, Termingeldanlagen und ausgereichten Darlehen des Audi Konzerns. In den Zinsaufwendungen, die nicht zu den Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten gehören, sind im Wesentlichen Factoringaufwendungen enthalten, die im Zusammenhang mit den Forderungsverkäufen an die Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), und an nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG, Wolfsburg, entstanden sind.

Wertminderungsaufwendungen der finanziellen Vermögenswerte nach Klassen

in Mio. EUR	2012	2011
Zum Fair Value bewertet	**1**	1
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	**13**	19
Wertminderungsaufwendungen	**14**	20

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 im Jahr 2012 463 Mio. EUR ergebnisvermindernd in das sonstige betriebliche Ergebnis und 7 Mio. EUR ergebnisverbessernd in die Herstellungskosten übernommen. Im Geschäftsjahr 2011 wurden 49 Mio. EUR in das sonstige betriebliche Ergebnis und 6 Mio. EUR in die Herstellungskosten ergebnisverbessernd übernommen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

14 Immaterielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	**429**	190
Markennamen	**421**	18
Geschäfts- oder Firmenwerte (Goodwill)	**378**	72
Aktivierte Entwicklungskosten	**2.810**	2.249
davon in Entwicklung befindliche Produkte	**834**	629
davon derzeit genutzte Produkte	**1.976**	1.620
Anzahlungen auf immaterielle Vermögenswerte	**1**	1
Gesamt	**4.038**	2.531

Die Werthaltigkeit der ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte war im Geschäftsjahr gegeben. Eine Werthaltigkeit besteht auch bei einer Variation der Wachstumsprognose bzw. des Diskontierungssatzes um +/– 0,5 Prozentpunkte.

Forschungs- und Entwicklungsaufwand

in Mio. EUR	2012	2011
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	**2.513**	2.243
Abschreibungen/Zuschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	**429**	397
Gesamt	**2.942**	2.641

Für Forschung und Entwicklung wurden im Geschäftsjahr 2012 insgesamt 3.435 (2.839) Mio. EUR ausgegeben. Davon erfüllen 923 (596) Mio. EUR die Aktivierungskriterien des IAS 38.
Aufgrund einer verbesserten Absatzerwartung ergab sich für ein Audi Modell bei den aktivierten Entwicklungskosten eine Zuschreibung in Höhe von 20 Mio. EUR.

15 Sachanlagen

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	**2.519**	2.299
davon Finanzierungsleasing	**19**	19
Technische Anlagen und Maschinen	**1.290**	1.157
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	**2.278**	2.114
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**1.518**	1.146
Gesamt	**7.605**	6.716

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	2013	2014 bis 2017	ab 2018	Gesamt
Leasingzahlungen	2	10	11	**23**
Zinsanteile	1	2	2	**5**
Barwerte	1	8	9	**19**

Für die über Operate-Leasing-Verträge gemieteten Vermögenswerte erfolgten aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 115 (125) Mio. EUR.

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
238 Fremdkapital
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

16 Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Vermietete Vermögenswerte	**2**	5
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	**118**	3

Die Buchwerte der vermieteten Vermögenswerte sowie der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entsprechen den Fair Values. Die Fair Values wurden intern auf der Grundlage anerkannter Bewertungsmethoden ermittelt.
Bei den als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien handelt es sich in Höhe von 115 Mio. EUR um mittels Finanzierungsleasing geleaste Gebäude und Grundstücke. Der dem Leasingvertrag zugrunde liegende Zinssatz beträgt maximal 4,4 Prozent. Die zukünftig fälligen Finanzierungsleasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

in Mio. EUR	2013	2014 bis 2017	ab 2018	Gesamt
Leasingzahlungen	8	34	146	**188**
Zinsanteile	0	3	68	**72**
Barwerte	8	31	77	**116**

Für den Unterhalt der als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien fielen keine operativen Kosten an.
Aus unkündbaren Leasingverträgen, die mit diesen Immobilien in Zusammenhang stehen, werden in Zukunft folgende Zahlungen erwartet:

in Mio. EUR	2013	2014 bis 2017	ab 2018	Gesamt
Leasingzahlungen	4	15	56	**75**

17 At-Equity-bewertete Anteile

Die Entwicklung der at-Equity-bewerteten Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), und an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), kann dem Anlagenspiegel entnommen werden. Aus dem Erwerb der Anteile an der Volkswagen Group Services S.A. resultiert im Geschäftsjahr 2012 ein Zugang in Höhe von 3.000 Mio. EUR.
Aus den at-Equity-bewerteten Unternehmen sind dem Audi Konzern entsprechend der Anteilsquote folgende Werte zuzurechnen:

in Mio. EUR	2012	2011
Langfristige Vermögenswerte	**2.535**	398
Kurzfristige Vermögenswerte	**4.176**	820
Langfristige Schulden	**261**	79
Kurzfristige Schulden	**2.811**	679
Erlöse	**3.261**	2.378
Ergebnis	**415**	270

18 Übrige Finanzanlagen

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Anteile an verbundenen Unternehmen	**128**	143
Anteile an assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	**126**	100
Gesamt	**254**	244

19 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.

20 Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die in den Vorjahren im Posten „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte werden im Geschäftsjahr 2012 sowohl im lang- als auch im kurzfristigen Bereich detaillierter dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend aufgegliedert.

Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Positive Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	**464**	236
davon an verbundene Unternehmen	**407**	152
Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	**171**	131
davon gegen verbundene Unternehmen	**170**	130
Übrige finanzielle Vermögenswerte	**27**	24
Gesamt	**662**	391

Bei den Termingeldanlagen und ausgereichten Darlehen sowie bei den übrigen langfristigen finanziellen Vermögenswerten entsprechen 2012 die Fair Values den Buchwerten. Die Termingeldanlagen und ausgereichten Darlehen werden mit Zinssätzen bis zu 4,5 (4,5) Prozent verzinst.
Derivative Finanzinstrumente werden zu Marktwerten bewertet. Die Gesamtposition der Sicherungsinstrumente wird unter Punkt 37.5 „Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen“ dargestellt.

Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Positive Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	**205**	97
davon an verbundene Unternehmen	**162**	90
Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	**1.560**	6.697
davon gegen verbundene Unternehmen	**1.559**	6.671
Übrige finanzielle Vermögenswerte	**538**	240
davon gegen verbundene Unternehmen	**408**	169
Gesamt	**2.303**	7.033

Die Buchwerte entsprechen den Fair Values.

Die positiven Fair Values kurz- und langfristiger derivativer Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Cashflow-Hedges zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	**518**	137
Rohstoffpreisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	**23**	38
Sonstige derivative Finanzinstrumente	**128**	157
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente	**669**	332

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
238 Fremdkapital
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

21 Sonstige Forderungen

Langfristige sonstige Forderungen

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Steueransprüche	**2**	2
Übrige Forderungen	**11**	19
Gesamt	**13**	21

Kurzfristige sonstige Forderungen

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Steueransprüche	**246**	157
Übrige Forderungen	**204**	116
Gesamt	**451**	273

22 Vorräte

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	**417**	433
Unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen	**570**	463
Fertige Erzeugnisse und Waren	**2.750**	2.832
Kurzfristiges Vermietvermögen	**594**	650
Gesamt	**4.331**	4.377

Zeitgleich mit der Umsatzerzielung wurden Vorräte in Höhe von 35.467 (32.697) Mio. EUR in den Herstellungskosten berücksichtigt.
Von den gesamten Vorräten waren 1.092 (1.008) Mio. EUR zum Nettoveräußerungswert aktiviert. Die Wertminderung aus der absatzmarktorientierten Bewertung der Vorräte betrug 76 (65) Mio. EUR.
Zuschreibungen wurden im Geschäftsjahr nicht vorgenommen.
Vom Fertigerzeugnisbestand sind Teilumfänge des Geschäftswagenfuhrparks in Höhe von 260 (227) Mio. EUR zur Absicherung der Verpflichtungen gegenüber den Mitarbeitern aus dem Altersteilzeit-Blockmodell sicherungsübereignet. Für die übrigen ausgewiesenen Vorräte bestehen keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen.
Ferner werden in den Vorräten vermietete Fahrzeuge mit einer Operate-Leasing-Dauer von bis zu einem Jahr in Höhe von 594 (650) Mio. EUR ausgewiesen. Aus den unkündbaren Leasingverhältnissen werden im Geschäftsjahr 2013 Zahlungen in Höhe von 43 Mio. EUR erwartet.

23 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen		
Dritte	**1.145**	1.421
verbundene Unternehmen	**684**	1.060
assoziierte Unternehmen und Beteiligungen	**423**	529
Gesamt	**2.251**	3.009

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 37.2 „Kredit- und Ausfallrisiken“ dargestellt.

24 Effektive Ertragsteueransprüche

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

25 Wertpapiere und Zahlungsmittel

Die Wertpapiere umfassen fest- oder variabel verzinsliche Wertpapiere und Aktien in Höhe von 1.807 (1.594) Mio. EUR.

Die Zahlungsmittel in Höhe von 11.170 (8.513) Mio. EUR umfassen im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten und verbundenen Unternehmen. Die Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 482 (435) Mio. EUR bestanden bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen. Die Guthaben bei verbundenen Unternehmen umfassen täglich bzw. kurzfristig fällige Geldanlagen mit nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken und betragen 10.688 (8.077) Mio. EUR.

26 Eigenkapital

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Eigenkapitals ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung auf den Seiten 206 und 207 dargestellt.

Das Grundkapital der AUDI AG beträgt unverändert 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 1.569 Mio. EUR auf 5.084 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 die erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungsdifferenzen und anteilig die erfolgsneutral erfassten Cashflow-Hedges und versicherungsmathematischen Verluste der at-Equity-bewerteten Gesellschaften erfasst.

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 494 (1.251) Mio. EUR wird in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
238 Fremdkapital
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

FREMDKAPITAL

27 Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Darlehen	**1**	3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**15**	–
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	**129**	18
Gesamt	**145**	21

Die Buchwerte entsprechen den Fair Values.

Kurzfristige Finanzschulden

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Factoringunternehmen	**1.057**	1.001
Kreditverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	**103**	158
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**1**	12
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	**7**	1
Gesamt	**1.168**	1.172

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

28 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.

29 Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Die in den Vorjahren im Posten „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesenen finanziellen Verbindlichkeiten werden im Geschäftsjahr 2012 sowohl im lang- als auch im kurzfristigen Bereich detaillierter dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend aufgegliedert.

Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	**218**	545
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	**203**	538
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	**26**	24
Gesamt	**244**	569

Die unter den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesenen derivativen Währungssicherungsinstrumente werden zu Marktwerten angesetzt. Die Gesamtposition der Währungssicherungsinstrumente wird unter dem Punkt 37 „Management von Finanzrisiken“ dargestellt.

Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	259	461
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	256	435
Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung gegenüber verbundenen Unternehmen	3.790	3.138
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	436	675
Gesamt	4.485	4.273

Die negativen Fair Values der kurz- und langfristigen derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Cashflow-Hedges zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	397	871
Rohstoffpreisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges)	9	10
Sonstige derivative Finanzinstrumente	71	125
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente	477	1.005

30 Sonstige Verbindlichkeiten

Langfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Erhaltene Anzahlungen aus Serviceverträgen	260	192
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	48	47
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	31	38
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	77	82
Übrige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	294	152
Gesamt	711	511

Der Anteil der Verbindlichkeiten mit einer Fristigkeit von mehr als fünf Jahren beträgt 124 (101) Mio. EUR.

Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen und aus Serviceverträgen	991	685
davon von verbundenen Unternehmen	332	8
davon von assoziierten Unternehmen	93	76
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	154	131
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	130	118
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	1.046	1.104
Übrige Verbindlichkeiten	47	44
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	10	14
Gesamt	2.368	2.082

Die Buchwerte entsprechen den Fair Values.

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
238 Fremdkapital
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

31 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 303 (281) Mio. EUR. Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 286 (268) Mio. EUR geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird. Die inländischen und ausländischen Leistungsansprüche der Pensionsberechtigten aus der betrieblichen Altersversorgung werden gemäß IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden Trendannahmen für die relevanten Größen, die sich auf die Leistungshöhe auswirken, berücksichtigt.

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

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

in Mio. EUR	**31.12.2012**	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2008
Anwartschaftsbarwert der über einen externen Fonds finanzierten Verpflichtungen	**1.009**	723	679	586	464
Fair Value des Planvermögens	**844**	714	670	583	471
Finanzierungsstatus (Saldo)	**165**	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	**3.305**	2.495	2.322	2.096	1.946
Bilanzierte Pensionsrückstellungen	**3.470**	2.505	2.331	2.098	1.946

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
238 Fremdkapital
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

Der Anwartschaftsbarwert der Leistungszusagen hat sich folgendermaßen verändert:

in Mio. EUR	2012	2011
Anwartschaftsbarwert am 1.1.	**3.218**	3.001
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	**6**	1
Dienstzeitaufwand	**106**	79
Zinsaufwand	**141**	141
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+)	**+938**	+92
Rentenzahlungen aus Unternehmensvermögen	**–95**	–92
Rentenzahlungen aus dem Fondsvermögen	**–5**	–4
Effekte aus Übertragungen	**4**	–1
Währungsunterschiede	**–1**	1
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	**4.314**	3.218

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

in Mio. EUR	2012	2011
Planvermögen am 1.1.	**714**	670
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	**1**	–
Erwartete Erträge aus Planvermögen	**28**	29
Versicherungsmathematische Gewinne (+)/Verluste (–)	**8**	–51
Arbeitgeberbeiträge	**97**	69
Gezahlte Versorgungsleistungen	**–5**	–4
Effekte von Übertragungen	**1**	0
Planvermögen am 31.12.	**844**	714

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden tatsächliche Gewinne aus dem Planvermögen von 36 Mio. EUR erzielt. Im Vorjahr betrugen die tatsächlichen Verluste 21 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 88 (70) Mio. EUR erwartet.
Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Anteilen nach Kategorien zusammen:

in % des Fondsvermögens	2012	2011
Aktien	**28,4**	28,6
Festverzinsliche Wertpapiere	**55,3**	62,2
Kasse	**11,7**	4,4
Immobilien	**2,5**	2,6
Sonstiges	**2,1**	2,2
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	2012	2011
Laufender Dienstzeitaufwand für im Geschäftsjahr erbrachte Leistungen der Mitarbeiter	**–106**	–79
Zinsaufwand	**–141**	–141
Erwartete Erträge aus Planvermögen	**28**	29
Gesamt	**–220**	–191

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	2012	2011
Pensionsrückstellungen am 1.1.	**2.505**	2.331
Konsolidierungskreisänderungen und Erstanwendung IAS 19	**5**	1
Aufwendungen für Altersversorgung	**220**	191
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+)	**+931**	+143
Rentenzahlungen aus Unternehmensvermögen	**–95**	–92
Beitragszahlungen an externe Pensionsfonds	**–97**	–69
Effekte aus Übertragungen	**4**	–1
Währungsunterschiede	**–1**	1
Pensionsrückstellungen am 31.12.	**3.470**	2.505

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

	2012	2011	2010	2009	2008
Unterschied zwischen erwartetem und tatsächlichem Verlauf					
in % des Barwerts der Verpflichtung	**–0,91**	0,88	–0,31	1,37	0,17
in % des Fair Values des Planvermögens	**0,90**	–7,12	0,84	–4,86	–9,88

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

in %	31.12.2012	31.12.2011
Gehaltstrend	**2,90**	2,80
Rententrend	**1,80**	1,60
Abzinsungsfaktor	**3,20**	4,60
Fluktuationsrate	**1,00**	1,00
Erwartete Rendite aus Planvermögen	**3,75**	3,75

Als biometrische Rechnungsgrundlage für die Altersversorgung wurden die „Richttafeln 2005 G“, herausgegeben von der HEUBECK-RICHTTAFELN-GmbH, Köln, verwendet.
Die Absenkung des Abzinsungsfaktors ist wesentliche Ursache für den Anstieg der versicherungsmathematischen Verluste.

32 Effektive Ertragsteuerverpflichtungen

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

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
238 Fremdkapital
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

33 Sonstige Rückstellungen

in Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	Gesamt	**Davon fällig innerhalb eines Jahres**	Gesamt	Davon fällig innerhalb eines Jahres
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	**5.102**	**1.936**	5.020	1.806
Belegschaftsbezogene Rückstellungen	**1.007**	**194**	937	249
Übrige Rückstellungen	**955**	**673**	1.135	802
Gesamt	**7.064**	**2.803**	7.092	2.858

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 21 „Sonstige Forderungen“) ausgewiesen.
In den übrigen Rückstellungen sind unter anderem Vorsorgen für Preis- und Prozessrisiken enthalten.
Der Zahlungsabfluss der sonstigen Rückstellungen wird zu 40 Prozent im Folgejahr, zu 50 Prozent in den Jahren 2014 bis 2017 und zu 10 Prozent danach erwartet.
Die Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. EUR	1.1.2012	Währungs-unter-schiede	Konsolidie-rungskreis-änderung	Ver-brauch	Auf-lösung	Zu-führung	Zinseffekt aus der Bewertung	**31.12.2012**
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	5.020	–28	–23	1.319	361	1.731	83	**5.102**
Belegschafts-bezogene Rück-stellungen	937	–0	–1	197	19	189	97	**1.007**
Übrige Rück-stellungen	1.135	–0	26	411	163	358	11	**955**
Gesamt	7.092	–29	2	1.927	544	2.279	192	**7.064**

34 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

in Mio. EUR	**31.12.2012**	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	**3.402**	3.383
verbundenen Unternehmen	**826**	797
assoziierten Unternehmen und Beteiligungen	**42**	14
Gesamt	**4.270**	4.193

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

35 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 2012 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	31.12.2012	31.12.2011
Eigenkapital	**15.033**	12.903
in % vom Gesamtkapital	**37,2**	34,9
Finanzschulden und Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung	**5.103**	4.330
Kurzfristige Finanzschulden	**1.168**	1.172
Langfristige Finanzschulden	**145**	21
Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung	**3.790**	3.138
in % vom Gesamtkapital	**12,6**	11,7
Gesamtkapital (Bilanzsumme)	**40.425**	37.019

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 2012 stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 16,5 Prozent an. Dies ist im Wesentlichen auf die Einstellung in die Gewinnrücklagen und eine Einzahlung in die Kapitalrücklage durch die Volkswagen AG zurückzuführen.

36 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten in der Bilanz

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 37.4 „Marktrisiken“ erläutert.

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

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

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

Buchwerte der Finanzinstrumente zum 31.12.2012

in Mio. EUR	**Buchwert gemäß Bilanz zum 31.12.2012**	Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Zur Veräußerung verfügbar	Kredite und Forderungen
AKTIVA				
Langfristig				
Übrige Finanzanlagen	**254**	–	254	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte [1]	**662**			
davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	**464**	71	–	–
davon Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	**171**	–	–	171
davon übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	**27**	–	–	27
Kurzfristig				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**2.251**	–	–	2.251
Sonstige finanzielle Vermögenswerte [1]	**2.303**			
davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	**205**	57	–	–
davon Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	**1.560**	–	–	1.560
davon übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	**538**	–	–	535
Wertpapiere	**1.807**	–	1.807	–
Zahlungsmittel	**11.170**	–	–	11.170
Gesamte finanzielle Vermögenswerte	**18.449**	128	2.062	15.715
PASSIVA				
Langfristig				
Finanzschulden	**145**			
davon Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	**129**	–	–	–
davon sonstige Finanzschulden	**16**	–	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten [2]	**244**			
davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	**218**	35	–	–
davon übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**26**	–	–	–
Kurzfristig				
Finanzschulden	**1.168**			
davon Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	**7**	–	–	–
davon sonstige Finanzschulden	**1.161**	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**4.270**	–	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten [2]	**4.485**			
davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	**259**	36	–	–
davon übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**4.226**	–	–	–
Gesamte finanzielle Schulden	**10.312**	71	–	–

1) Die in den Vorjahren im Posten „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte werden im Geschäftsjahr 2012 sowohl im lang- als auch im kurzfristigen Bereich separat dargestellt. Sonstige Forderungen, die keine Finanzinstrumente sind, sind in der obigen Tabelle nicht mehr enthalten. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

2) Die in den Vorjahren im Posten „Sonstige Verbindlichkeiten“ ausgewiesenen finanziellen Verbindlichkeiten werden im Geschäftsjahr 2012 sowohl im lang- als auch im kurzfristigen Bereich separat dargestellt. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend aufgegliedert. Sonstige Verbindlichkeiten, die keine Finanzinstrumente sind, sind in der obigen Tabelle nicht mehr enthalten. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente			Einteilung in Bewertungslevels gemäß IFRS 7			
	Keiner Kategorie nach IAS 39 zugeordnet		Zum Fair Value bewertet			
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schulden	Derivative Finanzinstrumente mit Sicherungsbeziehungen	Nicht im Anwendungsbereich des IAS 39	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Zu fortgeführten Anschaffungs-kosten bewertet
–	–	–	–	–	–	254
–	393	–	–	402	62	–
–	–	–	–	–	–	171
–	–	–	–	–	–	27
–	–	–	–	–	–	2.251
–	147	–	–	164	41	–
–	–	–	–	–	–	1.560
–	–	4	–	–	–	538
–	–	–	1.807	–	–	–
–	–	–	–	–	–	11.170
–	541	4	1.807	566	103	15.973
–	–	129	–	–	–	129
16	–	–	–	–	–	16
–	183	–	–	201	17	–
26	–	–	–	–	–	26
–	–	7	–	–	–	7
1.161	–	–	–	–	–	1.161
4.270	–	–	–	–	–	4.270
–	223	–	–	256	3	–
4.226	–	–	–	–	–	4.226
9.700	406	135	–	457	20	9.835

Die Fair Values von finanziellen Vermögenswerten der Klasse „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ betragen 15.973 (18.857) 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 9.835 (9.222) 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.

Buchwerte der Finanzinstrumente zum 31.12.2011

in Mio. EUR	**Buchwert gemäß Bilanz zum 31.12.2011**	Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Zur Veräußerung verfügbar	Kredite und Forderungen
AKTIVA				
Langfristig				
Übrige Finanzanlagen	**246**	–	246	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**389**			
davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	**236**	124	–	–
davon Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	**131**	–	–	131
davon übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	**22**	–	–	22
Kurzfristig				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**3.009**	–	–	3.009
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**7.033**			
davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	**97**	45	–	–
davon Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	**6.697**	–	–	6.697
davon übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte	**240**	–	–	240
Wertpapiere	**1.594**	–	1.594	–
Zahlungsmittel	**8.513**	–	–	8.513
Gesamte finanzielle Vermögenswerte	**20.783**	169	1.840	18.612
PASSIVA				
Langfristig				
Finanzschulden	**21**			
davon Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	**18**	–	–	–
davon sonstige Finanzschulden	**3**	–	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**569**			
davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	**545**	55	–	–
davon übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**24**	–	–	–
Kurzfristig				
Finanzschulden	**1.172**			
davon Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	**1**	–	–	–
davon sonstige Finanzschulden	**1.171**	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**4.193**	–	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**4.273**			
davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente	**461**	71	–	–
davon übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	**3.813**	–	–	–
Gesamte finanzielle Schulden	**10.229**	126	–	–

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente			Einteilung in Bewertungslevels gemäß IFRS 7			
	Keiner Kategorie nach IAS 39 zugeordnet		Zum Fair Value bewertet			
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schulden	Derivative Finanzinstrumente mit Sicherungsbeziehungen	Nicht im Anwendungsbereich des IAS 39	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Zu fortgeführten Anschaffungs-kosten bewertet
–	–	–	–	–	–	246
–	111	–	–	140	96	–
–	–	–	–	–	–	131
–	–	–	–	–	–	22
–	–	–	–	–	–	3.009
–	51	–	–	90	6	–
–	–	–	–	–	–	6.697
–	–	–	–	–	–	240
–	–	–	1.594	–	–	–
–	–	–	–	–	–	8.513
–	163	–	1.594	230	102	18.857
–	–	18	–	–	–	18
3	–	–	–	–	–	3
–	491	–	–	521	24	–
24	–	–	–	–	–	24
–	–	1	–	–	–	1
1.171	–	–	–	–	–	1.171
4.193	–	–	–	–	–	4.193
–	390	–	–	436	25	–
3.813	–	–	–	–	–	3.813
9.204	881	19	–	957	49	9.222

Überleitungsrechnung für nach Stufe 3 bewertete Finanzinstrumente

in Mio. EUR	2012	2011
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	**102**	71
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	**9**	34
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	**3**	3
Im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (–)	**0**	27
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	**–12**	–33
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.	**103**	102
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	**13**	34
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	**–1**	–

in Mio. EUR	2012	2011
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	**–49**	–127
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	**–3**	11
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–)	**–2**	–17
Im Eigenkapital erfasste Gewinne und Verluste (–)	**1**	–6
Realisierungen	**19**	83
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	**15**	6
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.	**–20**	–49
Im Operativen Ergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	**–24**	14
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne und Verluste (–) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	**0**	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 37.4 „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 2012 hätte einen Effekt von 5 (12) Mio. EUR auf das Eigenkapital zur Folge. Auf das Ergebnis nach Steuern würde sich dieser Anstieg bzw. Rückgang mit 1 (11) Mio. EUR auswirken.

37 Management von Finanzrisiken

37.1 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 196.

37.2 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	**Bruttobuchwert 31.12.2012**	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wertberichtigt	Wertberichtigt
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**2.313**	1.388	859	66
Sonstige Forderungen	**2.345**	2.274	22	49
davon Forderungen aus Darlehen	**1.731**	1.731	0	–
davon übrige Forderungen	**614**	543	22	49
Gesamt	**4.658**	3.663	881	115

in Mio. EUR	Bruttobuchwert 31.12.2011	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wertberichtigt	Wertberichtigt
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

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 3.663 (9.486) Mio. EUR der Risikoklasse 1 zuzuordnen. Die Risikoklasse 1 ist die höchste Ratingeinstufung im Volkswagen Konzern; sie umfasst ausschließlich „Forderungen gegenüber Vertragspartnern mit guter Bonität“.

Innerhalb des Audi Konzerns existieren keinerlei überfällige zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente. Die Bestimmung der Fair Values dieser Finanzinstrumente orientiert sich an den Marktpreisen. Im Geschäftsjahr 2012 wurden im Audi Konzern Einzelwertberichtigungen auf zum Fair Value bewertete Wertpapiere in Höhe von 4 Mio. EUR aufgelöst.

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 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		
	31.12.2012	Bis 30 Tage	30 bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**859**	423	370	66
Sonstige Forderungen	**22**	13	3	7
Gesamt	**881**	436	372	72

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

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 2012 bzw. 2011 wie folgt dar:

in Mio. EUR	**2012**	**Einzelwertberichtigung**	2011	Einzelwertberichtigung
Stand 1.1.	**98**	**98**	94	94
Änderungen Konsolidierungskreis	**10**	**10**	0	0
Zuführung	**13**	**13**	19	19
Inanspruchnahme	**–6**	**–6**	–10	–10
Auflösung	**–6**	**–6**	–6	–6
Stand 31.12.	**110**	**110**	98	98

Portfoliobasierte Wertberichtigungen finden im Audi Konzern keine Anwendung.

Sicherheiten

Das Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten in Höhe von 1.235 (1.472) 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.

37.3 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.

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

Fälligkeitsanalyse undiskontierter Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten

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

in Mio. EUR	Gesamt	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
	31.12.2012	Bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre
Finanzschulden	**1.390**	1.172	49	168
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	**4.270**	4.270	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und Verpflichtungen	**4.350**	4.324	26	–
Derivative Finanzinstrumente	**26.561**	10.931	15.630	–
Gesamt	**36.571**	20.697	15.705	168

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

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

37.4 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.

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 2012 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.

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

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 quartalsweise 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.

in Mio. EUR	31.12.2012		31.12.2011	
	+10 %	–10 %	+10 %	–10 %
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	761	–761	900	–873
Ergebnis nach Ertragsteuern	–69	69	–116	104
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	403	–403	331	–331
Ergebnis nach Ertragsteuern	0	–0	0	–0
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	165	–165	184	–184
Ergebnis nach Ertragsteuern	–1	1	1	–1
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	276	–276	150	–150
Ergebnis nach Ertragsteuern	–17	17	–37	37

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 nach Ertragsteuern ermitteln. Als Risikovariablen kommen je nach Risikoart verschiedene Faktoren infrage (im Wesentlichen Aktienkurse, Rohstoffpreise, Marktzinsniveau, Marktpreise von Gebrauchtwagen).
Mittels der durchgeführten Sensitivitätsanalysen lassen sich die folgenden übrigen Marktrisiken im Audi Konzern quantifizieren:

	Angaben in	2012		2011	
Fondspreisrisiken					
Änderung der Aktienkurse	Prozent	+10	–10	+10	–10
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	–18	22	–5	5
Rohstoffpreisrisiken					
Änderung der Rohstoffpreise	Prozent	+10	–10	+10	–10
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	20	–20	26	–26
Effekte auf das Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	40	–40	59	–59
Zinsänderungsrisiken					
Änderung des Marktzinsniveaus	Basispunkte	+100	–100	+100	–100
Effekte auf das Eigenkapital	Mio. EUR	35	–27	18	–17
Effekte auf das Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	–4	4	13	–14
Restwertrisiken					
Änderung der Marktpreise von Gebrauchtwagen	Prozent	+10	–10	+10	–10
Effekte auf das Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	162	–162	141	–127

37.5 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 2012 Ineffektivitäten, die zu einer Minderung des Finanzergebnisses in Höhe von 2 Mio. EUR führten. 2011 ergaben sich Ineffektivitäten in Höhe von 3 Mio. EUR, die zu einer Verbesserung des Finanzergebnisses führten.

Nominalvolumen der derivativen Finanzinstrumente

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			
	31.12.2012	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	Restlaufzeiten 1 bis 5 Jahre	31.12.2011
Cashflow-Hedges	**26.144**	10.611	15.534	27.961
Devisentermingeschäfte	**25.876**	10.527	15.349	27.156
Devisenoptionsgeschäfte	**–**	–	–	454
Warentermingeschäfte	**269**	84	185	351
Übrige Derivate	**1.318**	773	545	1.964
Devisentermingeschäfte	**698**	426	272	1.021
Warentermingeschäfte	**620**	347	272	942

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

38 Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden für das Geschäftsjahr 2012 sowie für das Vorjahr die Zahlungsströme erläutert – getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit. Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel werden gesondert dargestellt.
Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit umfasst sämtliche Zahlungsströme, die im Zusammenhang mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stehen, und wird mittels der indirekten Berechnungsmethode dargestellt. Dabei werden ausgehend vom Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern alle zahlungsunwirksamen Erträge und Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) herausgerechnet.

Im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit sind 2012 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 154 (180) Mio. EUR und für gezahlte Zinsen von 53 (45) Mio. EUR enthalten. 2012 flossen Dividenden und Gewinnabführungen in Höhe von 290 (211) 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.
Aus dem Erwerb und der erstmaligen Konsolidierung von Tochterunternehmen ergab sich insgesamt ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 591 (37) Mio. EUR. 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 3.020 (27) Mio. EUR ab.
Im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus der Gewinnabführung auch die Veränderungen der Finanzschulden erfasst.

Konzernabschluss
202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungsrechnung

Anhang
208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

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	31.12.2012	31.12.2011
Zahlungsmittel laut Bilanz	**11.170**	8.513
Kurzfristig fällige Termingeldanlagen mit einer Anlagedauer > 3 Monate	**–6.889**	–3.838
Zahlungsmittel laut Kapitalflussrechnung (Bankguthaben sowie Geldanlagen mit einer Anlagedauer von höchstens 3 Monaten)	**4.281**	4.675

In dem Zahlungsmittelbestand der Kapitalflussrechnung sind nur solche kurzfristig fälligen Termingeldanlagen enthalten, deren ursprüngliche Anlagedauer weniger als 3 Monate beträgt. Im Zahlungsmittelbestand sind Cashpool-Forderungen in Höhe von 3.752 (3.848) Mio. EUR enthalten.

39 Haftungsverhältnisse

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

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	**139**	61
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	**75**	70
Gesamt	**214**	131

40 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.

41 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.

42 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. EUR	Fälligkeit 31.12.2012				Fälligkeit 31.12.2011	
	Innerhalb 1 Jahr	**1 bis 5 Jahre**	**Über 5 Jahre**	**Gesamt**	Über 1 Jahr	Gesamt
Bestellobligo für						
Sachanlagen	**1.276**	**419**	**–**	**1.695**	365	1.511
immaterielle Vermögenswerte	**231**	**78**	**–**	**309**	45	210
Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen	**74**	**187**	**115**	**376**	375	442
Übrige finanzielle Verpflichtungen	**395**	**199**	**28**	**622**	390	781
Gesamt	**1.976**	**883**	**143**	**3.002**	1.175	2.944

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

43 Aufgegebene Geschäftsbereiche

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

44 Materialaufwand

in Mio. EUR	2012	2011
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	**27.843**	26.334
Aufwendungen für bezogene Leistungen	**2.422**	2.259
Gesamt	**30.265**	28.594

45 Personalaufwand

in Mio. EUR	2012	2011
Löhne und Gehälter	**4.243**	4.289
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	**810**	787
davon für Altersversorgung	**113**	88
davon beitragsorientierte Rentenpläne	**303**	281
Gesamt	**5.053**	5.076

Aufwandsmindernd wurden Zuschüsse der Bundesagentur für Arbeit in Höhe von 28 (21) Mio. EUR im sonstigen betrieblichen Ertrag berücksichtigt. Die Auszahlung der Zuschüsse erfolgt nach den Voraussetzungen des Altersteilzeitgesetzes.
Im Personalaufwand des Vorjahres sind höhere Belastungen aus Einmalaufwendungen enthalten.

46 Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2012	2011
Inländische Gesellschaften	**48.970**	47.182
Ausländische Gesellschaften	**15.656**	13.017
Beschäftigte Arbeitnehmer	**64.626**	60.199
Auszubildende	**2.283**	2.322
Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften	**66.909**	62.521
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	**322**	285
Belegschaft	**67.231**	62.806

47 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,
- 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 und deren Tochterunternehmen,
  - nicht konsolidierte Tochterunternehmen.

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

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	2012	2011
Verkäufe und Dienstleistungen an		
die Volkswagen AG	**5.065**	4.623
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**11.285**	10.421
Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen von		
der Volkswagen AG	**6.187**	5.729
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**4.905**	3.645
Forderungen gegen		
die Volkswagen AG	**10.619**	9.290
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**2.344**	6.796
Verpflichtungen gegenüber		
der Volkswagen AG	**5.969**	5.596
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**3.073**	3.954
Haftungsverhältnisse gegenüber		
der Volkswagen AG	**–**	–
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**107**	101
Gestellte Sicherheiten gegenüber		
der Volkswagen AG	**–**	–
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	**75**	150

Zum 31. Dezember 2012 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 2.829 (3.109) Mio. EUR. Darin sind auch Forderungsverkäufe an die Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), in Höhe von 1.942 (2.118) Mio. EUR enthalten.
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 (einschließlich deren Tochterunternehmen) der AUDI AG sowie sonstigen nahe stehenden Unternehmen geht aus den folgenden Tabellen hervor:

in Mio. EUR	2012	2011	2012	2011
	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
Assoziierte Unternehmen der AUDI AG	**9.671**	8.184	**126**	95
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der AUDI AG	**31**	112	**84**	305

in Mio. EUR	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
	Forderungen an		Verbindlichkeiten gegenüber	
Assoziierte Unternehmen der AUDI AG	**1.496**	484	**1.316**	83
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der AUDI AG	**13**	66	**11**	45

Der Kreis der assoziierten Unternehmen hat sich im Geschäftsjahr um die Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), an der eine 30-prozentige Beteiligung erworben wurde, erweitert. Die Geschäftsbeziehungen mit der Volkswagen Group Services S.A. werden demzufolge in der Kategorie der assoziierten Unternehmen erfasst. Da es sich hierbei um ein Tochterunternehmen der Volkswagen AG, Wolfsburg, handelt, ergeben sich im Vergleich zum Vorjahr Verschiebungen im Ausweis.

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

Auf die Volkswagen Group Services S.A. entfallen zum Stichtag Forderungen in Höhe von 1.104 Mio. EUR und Verbindlichkeiten in Höhe von 1.191 Mio. EUR. Außerdem wurden im Geschäftsjahr Lieferungen und Leistungen in Höhe von 16 Mio. EUR erbracht und in Höhe von 11 Mio. EUR empfangen.
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 209 (320) Tsd. EUR erbracht.
Eine vollständige Zusammenstellung der Aufsichtsratsmandate des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG ist im Jahresfinanzbericht 2012 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 942 (700) Tsd. EUR bezogen bzw. seitens des Audi Konzerns Leistungen in Höhe von 114 (113) Tsd. EUR erbracht. Es bestanden Forderungen in Höhe von 44 (21) Tsd. EUR. Die Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG sind dem Punkt 51 „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 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.

48 Honorare des Konzernabschlussprüfers

in Tsd. EUR	2012	2011
Abschlussprüfungen	**900**	1.015
Andere Bestätigungsleistungen	**252**	243
Steuerberatungsleistungen	**7**	84
Sonstige Leistungen	**–**	108
Gesamt	**1.158**	1.450

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

49 Segmentberichterstattung

Die geschäftliche Segmentierung von unternehmerischen Aktivitäten orientiert sich gemäß IFRS 8 an der internen Unternehmenssteuerung. Entscheidungsträger beider Segmente im Hinblick auf die Verteilung der Ressourcen und die Bewertung der Ertragskraft ist der Gesamtvorstand.
Der Audi Konzern konzentriert seine wirtschaftlichen Aktivitäten auf die berichtspflichtigen Segmente Automobile und Motorräder. Das Segment Motorräder ist zwar im Sinne des IFRS 8 als unwesentlich zu erachten, wird hier jedoch zu Informationszwecken als gesondertes Segment angegeben.

Die Aktivitäten des Segments Automobile erstrecken sich auf die Entwicklung, Fertigung, Montage und den Vertrieb von Fahrzeugen der Marke Audi, der Marke Lamborghini und Fahrzeugen der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns.

Die Aktivitäten des durch die Erstkonsolidierung der Ducati Gruppe im Geschäftsjahr 2012 neu geschaffenen Segments Motorräder beinhalten die Entwicklung, Fertigung, Montage und den Vertrieb von Motorrädern der Marke Ducati einschließlich des Zubehör- und Ersatzteilegeschäfts.

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Audi Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten erfolgt in der Spalte Überleitung. Die zentrale Performance- und Steuerungskenngröße für die beiden Segmente Automobile und Motorräder ist das Operative Ergebnis.
Die interne Berichterstattung entspricht der externen IFRS-Berichterstattung. Darüber hinaus überwacht der Gesamtvorstand regelmäßig unter anderem die folgenden finanziellen und wirtschaftlichen Kenngrößen:

Berichtssegmente

in Mio. EUR				2012
Berichtssegmente	Automobile	Motorräder	Überleitung	Audi Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	48.562	209	–	48.771
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	–	0	–0	–
Umsatzerlöse	48.562	209	–0	48.771
Planmäßige Abschreibungen	–1.884	–50	–	–1.934
Außerplanmäßige Abschreibungen	–3	–	–	–3
Zuschreibungen	20	–	–	20
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.421	–41	–	5.380
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	415	–	–	415
Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis	162	–1	–	162
At-Equity-bewertete Anteile	3.638	–	–	3.638
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	3.227	30	–	3.257

Im Vorjahr konzentrierte der Audi Konzern seine wirtschaftlichen Aktivitäten ausschließlich auf das Segment Automobile. Infolgedessen waren 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 Segment Automobile ausgerichtet. Eine weitergehende Aufgliederung des Konzerns in Segmente im Sinne des IFRS 8 ergab sich daher nicht.

in Mio. EUR				2011
Berichtssegmente	Automobile	Motorräder	Überleitung	Audi Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	44.096	–	–	44.096
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	–	–	–	–
Umsatzerlöse	44.096	–	–	44.096
Planmäßige Abschreibungen	1.700	–	–	1.700
Außerplanmäßige Abschreibungen	93	–	–	93
Zuschreibungen	–	–	–	–
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.348	–	–	5.348
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	270	–	–	270
Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis	423	–	–	423
At-Equity-bewertete Anteile	460	–	–	460
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	2.862	–	–	2.862

Überleitungsrechnung

in Mio. EUR	2012
Segmentumsätze	**48.771**
Konsolidierung	**–0**
Konzernumsätze	**48.771**

Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	**5.380**
Konsolidierung	**–**
Operatives Ergebnis	**5.380**
Finanzergebnis	**576**
Konzernergebnis vor Steuern	**5.956**

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Nach Regionen 2012

in Mio. EUR							2012
	Deutschland	Übriges Europa	Asien-Pazifik	Nordamerika	Südamerika	Afrika	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	**10.373**	**15.653**	**15.160**	**6.641**	**489**	**454**	**48.771**
Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	**6.921**	**4.635**	**154**	**52**	**1**	**–**	**11.763**

Nach Regionen 2011

in Mio. EUR							2011
	Deutschland	Übriges Europa	Asien-Pazifik	Nordamerika	Südamerika	Afrika	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	9.212	16.814	12.127	5.003	550	389	44.096
Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	7.296	1.800	111	47	0	–	9.254

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

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. Im Segment Motorräder werden Motorräder und Zubehör der Marke Ducati vertrieben.

in Mio. EUR	2012	2011
Marke Audi	**35.851**	34.456
Marke Lamborghini	**421**	268
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	**2.725**	3.444
Sonstiges Automobilgeschäft	**9.565**	5.928
Automobile	**48.562**	44.096
Marke Ducati	**148**	–
Sonstiges Motorradgeschäft	**61**	–
Motorräder	**209**	–
Umsatzerlöse	**48.771**	44.096

Eine Erläuterung der einzelnen Umsatzarten wird unter Punkt 1 „Umsatzerlöse“ dargestellt. Der Audi Konzern verfügt mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, sowie deren nicht zum Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen über wichtige Kunden, mit denen eine Abhängigkeitsbeziehung besteht:

Umsatzerlöse mit wesentlichen Kunden	2012		2011	
	in Mio. EUR	**in %**	in Mio. EUR	in %
Volkswagen AG, Wolfsburg	**4.326**	**8,9**	3.684	8,4
Nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG	**10.779**	**22,1**	9.877	22,4

50 Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 29. November 2012 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und anschließend auf der Audi Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

51 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 2012 belaufen sich auf 22.745 (14.286) Tsd. EUR. Davon entfallen 4.284 (4.084) Tsd. EUR auf die fixen und 18.461 (10.202) Tsd. EUR auf die variablen Vergütungsbestandteile. Zusätzlich wurden für Vorjahre 6.181 (–) Tsd. EUR aufgewendet. Zum Bilanzstichtag bestehen noch Verpflichtungen in Höhe von 15.000 (9.200) Tsd. EUR, für die entsprechende Rückstellungen gebildet wurden.
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 2011 einen entsprechenden Beschluss gefasst hat, der für die Dauer von fünf Jahren gilt.
Neben fixen Geldbezügen gibt es in unterschiedlichem Umfang fixe Sachzuwendungen, die insbesondere in der Überlassung von Dienstwagen bestehen.
Die jedem Vorstandsmitglied gezahlte variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils vorangegangenen zwei Jahre bezieht, und seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI). Der LTI wurde dem Vorstand unter Anwendung eines Einführungsszenarios erstmals im Jahr 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und die sich abzeich-

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn- und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

nende Entwicklung des Jahres 2011 gewährt. Im Jahr 2012 wurde die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 und 2011 berücksichtigt. Im Jahr 2013 wird 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 2012 wurden den Pensionsrückstellungen für aktuelle Mitglieder des Vorstands 12.057 (6.090) Tsd. EUR zugeführt; die Pensionsrückstellungen zum 31. Dezember 2012 betrugen 19.615 (16.161) Tsd. EUR. Andere langfristig fällige Leistungen an diesen Personenkreis betrugen 4 (0) Tsd. EUR.
Frühere Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 12.207 (2.987) Tsd. EUR erhalten. Darin enthalten sind Leistungen aus Anlass der Beendigung des Dienstverhältnisses von 10.258 (1.367) Tsd. EUR, davon bestehen zum Bilanzstichtag noch Verpflichtungen in Höhe von 7.821 (537) Tsd. EUR. Für den Personenkreis bestehen Rückstellungen für Pensionen von 51.458 (31.843) 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 2012 zu leistenden Ausgleichszahlung entsprechend der geltenden Satzungsbestimmung. Die Bezüge des Aufsichtsrats der AUDI AG gemäß § 285 Nr. 9a HGB betragen 1.050 (973) Tsd. EUR, davon sind 222 (202) Tsd. EUR fixe Vergütungsbestandteile sowie 828 (771) Tsd. EUR variable Vergütungsbestandteile.

AUFWENDUNGEN FÜR DIE VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

in EUR	Fix	Variabel	**Gesamt 2012**
Prof. Dr. Dr. h. c. mult. Martin Winterkorn	–	–	**–**
Berthold Huber [1)]	21.000	84.000	**105.000**
Dr. rer. pol. h. c. Bruno Adelt (bis 9.5.2012)	3.725	13.510	**17.235**
Senator h. c. Helmut Aurenz	12.000	42.000	**54.000**
Heinz Eyer [1)]	12.000	42.000	**54.000**
Dr. rer. pol. h. c. Francisco Javier Garcia Sanz	–	–	**–**
Dr. phil. Christine Hawighorst (seit 10.5.2012)	7.275	28.490	**35.765**
Johann Horn [1)]	12.000	42.000	**54.000**
Peter Kössler	12.000	42.000	**54.000**
Peter Mosch [1)]	16.500	63.000	**79.500**
Wolfgang Müller [1)]	11.500	42.000	**53.500**
Prof. Dr. rer. pol. Horst Neumann	–	–	**–**
Dr.-Ing. Franz-Josef Paefgen (bis 9.5.2012)	4.225	22.743	**26.968**
Hon.-Prof. Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	16.500	63.000	**79.500**
Dr. jur. Hans Michel Piëch	12.000	42.000	**54.000**
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Dieter Pötsch	–	–	**–**
Dr. jur. Ferdinand Oliver Porsche	16.500	63.000	**79.500**
Dr. rer. comm. Wolfgang Porsche (seit 10.5.2012)	7.275	28.490	**35.765**
Norbert Rank [1)]	16.500	63.000	**79.500**
Jörg Schlagbauer [1)]	16.500	63.000	**79.500**
Helmut Späth [1)]	12.000	42.000	**54.000**
Max Wäcker [1)]	12.000	42.000	**54.000**
Summe	221.500	828.233	**1.049.733**

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 2013.

Aufsichtsrat [1)]

Stand 31. Dezember 2012	
Prof. Dr. Dr. h. c. mult. Martin Winterkorn	Vorsitzender [2)] Vertreter der Anteilseigner
Berthold Huber	Stellvertretender Vorsitzender [2)] Vertreter der Arbeitnehmer
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
Dr. phil. Christine Hawighorst	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
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)]
Dr. rer. comm. Wolfgang Porsche	Vertreter der Anteilseigner
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 2012 ergaben sich keine Ereignisse, über die nach IAS 10 berichtet werden muss.

WESENTLICHE KONZERNGESELLSCHAFTEN

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
Vollkonsolidierte Gesellschaften	
Inland	
AUDI AG, Ingolstadt	
Audi Akademie GmbH, Ingolstadt	100,0
Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt	100,0
Ducati Motor Deutschland GmbH, Köln	100,0
quattro GmbH, Neckarsulm	100,0
PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim	91,0
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 PROPERTY S.A./N.V., Brüssel (Belgien)	100,0
AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel (Belgien)	100,0
Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking (China)	100,0
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn)	100,0
AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt., 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 Tooling Barcelona, S.L., Barcelona (Spanien)	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
Ducati Japan K.K., Tokio (Japan)	100,0
DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A., Bologna (Italien)	100,0
Ducati Motor (Thailand) Co. Ltd., Amphur Pluakdaeng, Rayong (Thailand)	100,0
DUCATI NORTH AMERICA, INC., Cupertino, Kalifornien (USA)	100,0
Ducati North Europe B.V., Den Haag (Niederlande)	100,0
Ducati (Schweiz) AG, Wollerau (Schweiz)	100,0
DUCATI U.K. LIMITED, Towcester (Großbritannien)	100,0
DUCATI WEST EUROPE S.A.S., Colombes (Frankreich)	100,0
DUCMOTOCICLETA S DE RL DE CV, Mexiko (Mexiko)	100,0
Officine del Futuro S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Italien)	100,0
VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A., Florenz (Italien)	100,0
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien)	100,0
Italdesign Giugiaro S.p.A., Turin (Italien)	90,1
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
Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien)	30,0

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

Konzernabschluss

202 Gewinn-und-Verlust-Rechnung
203 Gesamtergebnisrechnung
204 Bilanz
205 Kapitalflussrechnung
206 Eigenkapitalveränderungs-rechnung

Anhang

208 Entwicklung des Anlagevermögens 2012
210 Entwicklung des Anlagevermögens 2011
212 Allgemeine Angaben
218 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
227 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
233 Erläuterungen zur Bilanz
244 Zusätzliche Erläuterungen
266 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
267 Anteilsbesitz

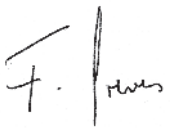
„Versicherung der gesetzlichen Vertreter
Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der 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, 7. Februar 2013

Der Vorstand

Prof. Rupert Stadler

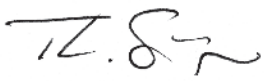
Luca de Meo



Dr.-Ing. Frank Dreves

Wolfgang Dürheimer

Dr. Bernd Martens



Prof. h. c. Thomas Sigi

Axel Strotbek

„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 2012 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 7. Februar 2013

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser	Klaus Schuster
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

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

Corporate Governance Bericht
271 Corporate Governance
273 Erklärung zur Unternehmensführung
273 Compliance
274 Risikomanagement
275 Kommunikation und Transparenz
275 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
276 Mandate des Vorstands
277 Mandate des Aufsichtsrats

Deutscher Corporate Governance Kodex im Jahr 2012

Das Bundesministerium der Justiz hat am 15. Juni 2012 den Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 15. Mai 2012 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemacht. 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 wurde bis zur Bekanntmachung der Fassung am 15. Juni 2012 weitgehend entsprochen. Allerdings galten die Einschränkungen, dass der Aufsichtsrat keinen Nominierungsausschuss bildet (Nummer 5.3.3 Kodex) und die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahl durchgeführt werden (Nummer 5.4.3, Satz 1 Kodex). Seit dem 23. November 2009 wird beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen ein Abfindungs-Cap vereinbart und damit der Nummer 4.2.3 Kodex für Neuverträge entsprochen. Allerdings bleiben Verträge, die vor diesem Zeitpunkt abgeschlossen wurden, aus Gründen des Bestandsschutzes von dieser Regelung unberührt.

Seit Bekanntmachung der neuen Fassung am 15. Juni 2012 wird den Empfehlungen des Kodex mit folgenden Abweichungen entsprochen:
Eine Altersgrenze für Organmitglieder wird nicht festgelegt (Nummer 5.1.2, Absatz 2, Satz 3 Kodex; 5.4.1 Absatz 2, Satz 1 Kodex). Die Fähigkeit ein Unternehmen erfolgreich zu führen oder den Vorstand als Aufsichtsrat in der erforderlichen Form bei der Geschäftsführung zu überwachen entfällt nicht mit dem Erreichen einer bestimmten Altersgrenze. Hinzu kommt, dass die Festlegung einer Altersgrenze diskriminierend sein kann.
Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll nach den Empfehlungen unabhängig sein (Nummer 5.3.2, Satz 3 Kodex). Das Fehlen der empfohlenen Unabhängigkeit könnte sich möglicherweise aus der Mitgliedschaft des Prüfungsausschussvorsitzenden im Vorstand der Volkswagen AG, Wolfsburg, und im Vorstand der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, herleiten lassen. Diese Tätigkeiten begründen nach Auffassung von Vorstand und Aufsichtsrat weder einen Interessenkonflikt noch beeinträchtigen sie die Arbeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses. Da der Begriff der Unabhängigkeit innerhalb des Kodex nicht eindeutig definiert ist, wird die Abweichung rein vorsorglich erklärt.
Der Aufsichtsrat hat keinen Nominierungsausschuss gebildet (Nummer 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.
Hinsichtlich der Empfehlungen zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung (Nummer 5.4.1, Absätze 4 bis 6 Kodex) sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Eine Abweichung wird daher rein vorsorglich erklärt, wobei sich der Aufsichtsrat bemühen wird, der Empfehlung aus dem Kodex gerecht zu werden.

Hinsichtlich der Empfehlung des Kodex, dass nicht mehr als zwei ehemalige Vorstandsmitglieder dem Aufsichtsrat angehören sollen (Nummer 5.4.2, Satz 3 Kodex) sind Vorstand und Aufsichtsrat der Auffassung, dass auch eine höhere Zahl ehemaliger Vorstandsmitglieder bei den bestehenden Mehrheitsverhältnissen nicht dazu führt, dass der Vorstand vom Aufsichtsrat nicht ordnungsgemäß beraten und überwacht wird. Hinzu kommt, dass durch eine rein zahlenmäßige Begrenzung von ehemaligen Vorstandsmitgliedern wertvolle Expertise verloren gehen kann. Aus diesem Grund wird eine Abweichung erklärt. Ungeachtet dessen wird der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen stets darauf achten, dass die Anzahl ehemaliger Mitglieder des Vorstands im Aufsichtsrat eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands nicht beeinträchtigen wird.
Die Wahlen zum Aufsichtsrat werden nicht als Einzelwahlen durchgeführt (Nummer 5.4.3, Satz 1 Kodex). Listenwahlen sind durchaus üblich bei demokratischen Abstimmungen.
Vorstand und Aufsichtsrat erklären rein vorsorglich vor dem Hintergrund der Unbestimmtheit der Empfehlung und der noch nicht geklärten Reichweite einer erfolgsorientierten Vergütungskomponente in Bezug auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung eine Abweichung zu Nummer 5.4.6, Absatz 2, Satz 2 des Kodex. Vorstand und Aufsichtsrat sind der Auffassung, dass die aktuelle Vergütungsregelung in § 16 der Satzung der AUDI AG für die Mitglieder des Aufsichtsrats eine erfolgsorientierte Komponente enthält, die auch auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet ist.
Nach gerichtlichen Entscheidungen im vergangenen Jahr herrscht Unsicherheit über den erforderlichen Umfang der vom Kodex empfohlenen Berichterstattung des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung (Nummer 5.5.3, Satz 1 Kodex). Aus diesem Grund erklären Vorstand und Aufsichtsrat rein vorsorglich die Abweichung von dieser Empfehlung. Ungeachtet dessen wird der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte informieren.
In der Sitzung vom 29. November 2012 hat der Aufsichtsrat die Anzahl unabhängiger Aufsichtsratsmitglieder festgelegt. Ab diesem Zeitpunkt wird damit der neuen Empfehlung des Kodex in Nummer 5.4.1 entsprochen.

Bei den Anregungen des Kodex gilt Folgendes:
Die AUDI AG erfüllt alle vorgegebenen Anregungen.

Angaben gemäß Nummer 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 29. November 2012 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.

Corporate Governance Bericht
271 Corporate Governance
273 Erklärung zur Unternehmensführung
273 Compliance
274 Risikomanagement
275 Kommunikation und Transparenz
275 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
276 Mandate des Vorstands
277 Mandate des Aufsichtsrats

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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

COMPLIANCE

Dass Unternehmensentscheidungen mit Gesetzen, internen Regeln und Werten in Einklang stehen, ist für die Unternehmensführung der AUDI AG von zentraler Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wurde von dem Bereich Governance, Risk & Compliance ein präventives Compliance-Verständnis entwickelt, in dem sowohl die Analyse betriebswirtschaftlicher sowie rechtlicher Risiken organisatorisch als auch thematisch miteinander verknüpft sind. Dieser Bereich wird vom Chief Compliance Officer, der direkt an den Vorstandsvorsitzenden berichtet, geleitet. Seine Aufgabe besteht insbesondere darin, den Vorstand zu beraten, zu unterstützen und sämtliche erforderliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Compliance zu koordinieren. Des weiteren berichtet er im Hinblick auf Compliance im Auftrag des Vorstands an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates der AUDI AG. Darüber hinaus existieren in den einzelnen Geschäftsbereichen der AUDI AG Risiko-Compliance-Koordinatoren, die als Multiplikatoren bei Compliance-Themen fungieren. Das Verständnis des Audi Konzerns zu Compliance sowie die Struktur und Arbeitsweise sind in einer Richtlinie des Vorstands abgebildet.
Um die bestehenden Regelungen für neue Mitarbeiter greifbar zu machen, werden diese in Einführungsveranstaltungen über Compliance sowie über die Audi Verhaltensgrundsätze informiert. Die interne Kommunikation zu Compliance wurde in Form einer Kommunikationskampagne unter dem Claim „Protect what you love“ mit Broschüren und Filmen sowie Beiträgen in der Mitarbeiterzeitung und Informationen im Intranet weiter intensiviert. Im Rahmen einer einwöchigen Veranstaltung der Fachabteilung konnte sich die Belegschaft am Standort Ingolstadt darüber hinaus zu Compliance-Themen informieren und persönlich beraten lassen.
Gleichzeitig wurden die Compliance-Aktivitäten auf nationaler wie internationaler Ebene weiter vorangetrieben. Im Mittelpunkt des Compliance-Programms standen insbesondere präventive Maßnahmen zu den Themenbereichen Antikorruption und Kartellrecht. Für Mitarbeiter der Standorte Ingolstadt und Neckarsulm wurden entsprechende Präsenzschulungen durchgeführt und Informationsbroschüren verteilt sowie im Intranet zur Verfügung gestellt. Ferner wurde ein Reportingsystem aufgebaut, über das die Tochtergesellschaften regelmäßig zu ihren Compliance-Aktivitäten an den Bereich Governance, Risk & Compliance berichten.
Um Korruption im Unternehmen aufzudecken und zu verhindern, ist die AUDI AG an das weltweite Anti-Korruptionssystem des Volkswagen Konzerns angebunden. Ansprechpartner – auch für anonyme Hinweise – sind hierbei unabhängige Rechtsanwälte, die als Ombudsmänner agieren, sowie der Antikorruptionsbeauftragte des Volkswagen Konzerns. Hinsichtlich der Zulässigkeit der Gewährung und Annahme von Einladungen und Geschenken werden die Mitarbeiter bei Audi von Governance, Risk & Compliance beraten.
Darüber hinaus bilden die frühzeitige Erkennung und Bewertung von Risiken einen wesentlichen Bestandteil des Compliance-Ansatzes der AUDI AG. So werden in den Geschäftsbereichen sukzessive Compliance-Interviews geführt sowie zusätzlich zur standardisierten Risikoabfrage im Audi Konzern Compliance-Risiken identifiziert und Maßnahmen zur Risikosteuerung initiiert.

Im Jahr 2013 wird die Beratung durch Compliance zum Thema Antikorruption fortgesetzt. Dies gilt auch für die Schulungen zum Kartellrecht. Weitere Bestandteile des Compliance-Programms 2013 sind die Vorbereitung der Einführung eines Business-Partner-Checks sowie die Intensivierung der Unterstützung der Tochtergesellschaften. Die mit zahlreichen nationalen sowie internationalen Preisen ausgezeichnete Kommunikationskampagne wird ebenfalls fortgeführt.

RISIKOMANAGEMENT

Im Audi Konzern hat der sorgsame Umgang mit potenziellen Risiken einen hohen Stellenwert. Aus diesem Grund wird ein konzernweites Risikomanagementsystem betrieben. Dieses unterstützt dabei, potenzielle Risiken zu identifizieren, zu minimieren und falls möglich zu vermeiden. 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. Die durch das zentrale Risikomanagement gesetzten, konzernweit gültigen Standards und Regelungen stellen eine einheitliche Risikoerfassung sowie -bewertung sicher und sind unter anderem in einer internen Richtlinie des Vorstands verankert. Zur Kommunikation der Inhalte und Methodik des Risikomanagementsystems werden zielgruppengerechte Schulungen und Informationsveranstaltungen angeboten. Regelmäßige und aktuelle Informationen zum Risikomanagementsystem stehen über interne Kommunikationsmedien, wie beispielsweise dem Audi Intranet, zur Verfügung.
Zur Identifikation von Schwerpunktthemen dienen die regelmäßige, standardisierte Risikoabfrage im Audi Konzern sowie die sukzessiven Risikomodellierungen in den einzelnen Geschäftsbereichen und Tochtergesellschaften. Mit der Zielsetzung einer umfassenden und effektiven Risikosteuerung werden die festgelegten Schwerpunktthemen eingehend untersucht und gegebenenfalls Optimierungspotenziale identifiziert sowie realisiert. Unabhängig von definierten Berichtszeitpunkten sind die Risikoverantwortlichen verpflichtet, bei unerwarteten externen Einflüssen oder internen Hinweisen das zentrale Risikomanagement zu benachrichtigen. Im Bedarfsfall kann der Fachbereich kurzfristige und bedarfsgerechte Unterstützung durch das zentrale Risikomanagement erhalten.
Weitere ausführliche Erläuterungen zum konzernweiten Risikomanagementsystem und detaillierte Informationen zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem finden Sie im Risikobericht des Lageberichts des Audi Konzern auf den Seiten 190 bis 196.
Der durch den Aufsichtsrat eingerichtete Prüfungsausschuss wird durch das zentrale Risikomanagement ordnungsgemäß zum Risikomanagement- und internen Kontrollsystem informiert. 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
271 Corporate Governance
273 Erklärung zur Unternehmensführung
273 Compliance
274 Risikomanagement
275 Kommunikation und Transparenz
275 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
276 Mandate des Vorstands
277 Mandate des Aufsichtsrats

KOMMUNIKATION UND TRANSPARENZ

Alle wichtigen Veröffentlichungstermine des Audi Konzerns sowie auch der Termin der jährlichen Hauptversammlung der AUDI AG werden im Finanzkalender zusammengefasst. Dieser steht der Öffentlichkeit sowohl auf der Homepage www.audi.de/investor-relations jederzeit zum Abruf zu Verfügung und wird auch im Geschäftsbericht des Unternehmens veröffentlicht. Ergänzend hierzu macht das Unternehmen auf dieser Internetseite auch die Einladung und die Tagesordnung zur Hauptversammlung sowie eingegangene Gegenanträge bekannt. Um Ihre Stimme auf der Hauptversammlung abzugeben, haben angemeldete Aktionäre die Wahl, entweder selbst vom Stimmrecht Gebrauch zu machen, einen Dritten hierfür zu bevollmächtigen oder aber einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft zu beauftragen. Darüber hinaus bietet die Gesellschaft für die Erteilung von Vollmachten bzw. für deren Widerruf oder die Änderung von Weisungen unter www.audi.de/hauptversammlung ein internetbasiertes System an, in welchem die Ausübung dieser Rechte sowie das Verfolgen der Live-Übertragung bis zum Ende der Generaldebatte möglich ist.
Gemäß den Vorschriften des Wertpapierhandelsgesetzes (§ 15 WpHG) sind alle Inlandsemittenten von Finanzinstrumenten dazu verpflichtet, Insiderinformationen, die sie unmittelbar betreffen, unverzüglich der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Ziel der sofortigen Veröffentlichungspflicht kursrelevanter Informationen ist es, auszuschließen, dass Personen, die Zugang zu Insiderinformationen haben, ihren Wissensvorsprung durch den Handel mit Finanzinstrumenten zu ihrem Vorteil ausnutzen. 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. Darüber hinaus stehen unter „News und Ad-hoc“ 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.
Mitteilungen über veröffentlichungspflichtige Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG sind ebenfalls auf der Internetseite www.audi.de/investor-relations unter der Rubrik „Corporate Governance“ und dem Menüpunkt „Directors’ Dealings“ verfügbar.

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 2012

Prof. Rupert Stadler (49)
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

Luca de Meo (45)
Marketing und Vertrieb

Dr.-Ing. Frank Dreves (60)
Produktion

Wolfgang Dürheimer (54)
Technische Entwicklung

Dr. Bernd Martens (46)
Beschaffung

Prof. h. c. Thomas Sigi (48)
Personal- und Sozialwesen

Axel Strotbek (48)
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

Corporate Governance Bericht
271 Corporate Governance
273 Erklärung zur Unternehmensführung
273 Compliance
274 Risikomanagement
275 Kommunikation und Transparenz
275 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
276 Mandate des Vorstands
277 Mandate des Aufsichtsrats

Stand aller Angaben: 31. Dezember 2012

Prof. Dr. Dr. h. c. mult. Martin Winterkorn (65) [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 (62)
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)

Senator h. c. Helmut Aurenz (75)
Inhaber der ASB Unternehmensgruppe, Ludwigsburg
Mandate:
- Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese, Italien
- Scania AB, Södertälje, Schweden

Heinz Eyer (55)
Gebäudemanager bei der AUDI AG, Werk Neckarsulm

Dr. rer. pol. h. c. Francisco Javier Garcia Sanz (55) [1)]
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg
Mandate:
- Hochtief AG, Essen
- Criteria Caixaholding S.A., Barcelona, Spanien

Dr. phil. Christine Hawighorst (49)
Chefin der Staatskanzlei Niedersachsen, Hannover
Mandat:
- Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg GmbH, Hannover

Johann Horn (54)
1. Bevollmächtigter der IG Metall Verwaltungsstelle Ingolstadt
Mandat:
- Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg

Peter Kössler (53)
Leiter Werk Ingolstadt, AUDI AG

Peter Mosch (40)
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG
Mandate:
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg

Wolfgang Müller (64)
IG Metall, Bezirksleitung Bayern, München
Mandat:
- Schaeffler AG, Herzogenaurach

Prof. Dr. rer. pol. Horst Neumann (63) [1)]
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg
Mandat:
- Wolfsburg AG, Wolfsburg

Hon.-Prof. Dr. techn. h. c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand K. Piëch (75)
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, Wolfsburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats der MAN SE, München
Mandate:
- Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart
- MAN SE, München (Vorsitzender)
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitzender)
- Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna, Italien
- Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
- Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, Österreich
- Scania AB, Södertälje, Schweden
- Scania CV AB, Södertälje, Schweden

Dr. jur. Hans Michel Piëch (70)
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 GmbH, Salzburg, Österreich (Vorsitzender)
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See, Österreich
- Volksoper Wien GmbH, Wien, Österreich

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Dieter Pötsch (61) [1)]
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg
Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
Mandat:
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh

Corporate Governance Bericht

271 Corporate Governance
273 Erklärung zur Unternehmensführung
273 Compliance
274 Risikomanagement
275 Kommunikation und Transparenz
275 Vergütungssystematik für Aufsichtsrat und Vorstand
276 Mandate des Vorstands
277 Mandate des Aufsichtsrats

Dr. jur. Ferdinand Oliver Porsche (51)
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

Dr. rer. comm. Wolfgang Porsche (69)
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart

Mandate:

- ■ Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitzender)
- ■ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitzender)
- ◆ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg, Österreich (Vorsitzender)
- ◆ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading, Großbritannien
- ◆ Porsche Cars North America Inc., Wilmington, USA
- ◆ Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich (stellvertretender 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 GmbH, Salzburg, Österreich (stellvertretender Vorsitzender)
- ◆ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See, Österreich

Norbert Rank (57)
Vorsitzender des Betriebsrats der AUDI AG,
Werk Neckarsulm

Jörg Schlagbauer (35)
Betriebsrat der AUDI AG, Werk Ingolstadt

Helmut Späth (56)
Betriebsrat der AUDI AG, Werk Ingolstadt

Mandat:

- ■ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

Max Wäcker (58)
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

280 Stand: Januar 2013 (Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.)

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraft-stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienz-klasse
				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 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
A1 Sportback 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	5,0	3,6	4,1	108	A
Audi A3								
A3 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	5,9	4,4	4,9	114	B
A3 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Gang	Super	5,8	4,3	4,9	112	B
A3 1.4 TFSI	90	6-Gang	Super	6,5	4,4	5,2	120	B
A3 1.4 TFSI	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,1	4,2	4,9	114	B
A3 1.8 TFSI	132	6-Gang	Super	7,4	4,9	5,8	135	C
A3 1.8 TFSI	132	S tronic, 7-Gang	Super	7,0	4,8	5,6	130	C
A3 1.8 TFSI quattro	132	S tronic, 6-Gang	Super	8,2	5,6	6,6	152	D
A3 1.6 TDI	77	6-Gang	Diesel	4,6	3,3	3,8	99	A
A3 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	3,4	3,9	102	A
A3 2.0 TDI	110	6-Gang	Diesel	4,9	3,6	4,1	106	A
A3 2.0 TDI	110	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,2	4,0	4,4	117	B
A3 2.0 TDI quattro	110	6-Gang	Diesel	5,7	4,1	4,7	122	B
S3 2.0 TFSI quattro [2]	221	6-Gang	Super Plus					
S3 2.0 TFSI quattro [2]	221	S tronic, 6-Gang	Super Plus					
Audi A3 Sportback								
A3 Sportback 1.4 TFSI	90	6-Gang	Super	6,6	4,6	5,3	123	B
A3 Sportback 1.4 TFSI	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,1	4,3	5,0	116	B
A3 Sportback 1.8 TFSI	132	S tronic, 7-Gang	Super	7,0	4,8	5,6	130	C
A3 Sportback 1.6 TDI	77	6-Gang	Diesel	4,6	3,3	3,8	99	A
A3 Sportback 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	3,4	3,9	102	A
A3 Sportback 2.0 TDI	110	6-Gang	Diesel	5,0	3,7	4,2	108	A
A3 Sportback 2.0 TDI	110	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,5	119	B
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	110	6-Gang	Diesel	5,7	4,1	4,7	122	B
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro [2]	221	6-Gang	Super Plus					
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro [2]	221	S tronic, 6-Gang	Super Plus					
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	103	6-Gang	Diesel	6,9	5,0	5,7	149	C
Q3 2.0 TDI quattro	130	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,0	5,3	5,9	156	C
RS Q3 2.5 TFSI quattro [2]	228	S tronic, 7-Gang	Super Plus					
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

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraft-stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienz-klasse
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
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
TT RS plus Coupé 2.5 TFSI quattro	265	6-Gang	Super Plus	12,6	6,8	9,0	209	G
TT RS plus Coupé 2.5 TFSI quattro	265	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	E
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
TT RS plus Roadster 2.5 TFSI quattro	265	6-Gang	Super Plus	12,8	7,0	9,1	212	G
TT RS plus Roadster 2.5 TFSI quattro	265	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	6-Gang	Super	8,3	5,1	6,3	144	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 quattro	105	6-Gang	Diesel	6,1	4,5	5,1	133	B
A4 2.0 TDI	120	6-Gang	Diesel	5,3	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 2.0 TDI quattro	130	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,4	4,7	5,3	139	B
A4 3.0 TDI	150	6-Gang	Diesel	6,4	4,3	5,1	133	A
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
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	6-Gang	Super	8,2	5,3	6,4	149	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

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraft-stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienz-klasse
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
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 quattro	105	6-Gang	Diesel	6,1	4,7	5,3	138	B
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 2.0 TDI quattro	130	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,5	4,9	5,5	144	B
A4 Avant 3.0 TDI	150	6-Gang	Diesel	6,4	4,4	5,2	135	A
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
RS 4 Avant 4.2 FSI quattro	331	S tronic, 7-Gang	Super Plus	14,6	8,5	10,7	249	G
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	105	6-Gang	Diesel	6,9	5,2	5,8	152	B
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 2.0 TDI quattro	130	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,4	4,7	5,3	139	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 2.0 TDI quattro	130	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,4	4,7	5,3	139	B
A5 Coupé 3.0 TDI	150	6-Gang	Diesel	6,4	4,3	5,1	133	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
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

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraft-stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienz-klasse
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
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	5,8	4,4	4,9	127	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
RS 5 Cabriolet 4.2 FSI quattro	331	S tronic, 7-Gang	Super Plus	14,6	8,5	10,7	249	F
Audi Q5								
Q5 2.0 TFSI quattro	132	6-Gang	Super	9,3	6,4	7,5	174	C
Q5 2.0 TFSI quattro	165	6-Gang	Super	9,3	6,4	7,5	174	C
Q5 2.0 TFSI quattro	165	tiptronic, 8-stufig	Super	9,6	6,9	7,9	184	D
Q5 3.0 TFSI quattro	200	tiptronic, 8-stufig	Super	11,4	6,9	8,5	199	D
Q5 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,0	4,9	5,3	139	A
Q5 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	6,8	5,4	5,9	154	B
Q5 2.0 TDI quattro	130	6-Gang	Diesel	6,8	5,4	5,9	154	B
Q5 2.0 TDI quattro	130	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,1	5,5	6,1	159	B
Q5 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,1	6,0	6,4	169	B
Q5 2.0 TFSI hybrid quattro	180 [3)]	tiptronic, 8-stufig	Super	6,6	7,1	6,9	159	B
SQ5 3.0 TDI quattro	230	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,6	6,4	6,8	179	C
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	228	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	180 [3)]	tiptronic, 8-stufig	Super	6,2	6,2	6,2	145	A
S6 4.0 TFSI quattro	309	S tronic, 7-Gang	Super	13,4	7,5	9,6	225	E
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	228	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	309	S tronic, 7-Gang	Super	13,4	7,5	9,7	226	E
RS 6 Avant 4.0 TFSI quattro [2)]	412	tiptronic, 8-stufig	Super Plus					
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 clean diesel	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
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	228	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

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO_2-Emission (g/km)	Effizienzklasse
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert	
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	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,2	5,3	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	309	S tronic, 7-Gang	Super	13,4	7,5	9,6	225	E
RS 7 Sportback 4.0 TFSI quattro [2]	412	tiptronic, 8-stufig	Super Plus					
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
Audi A8								
A8 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	11,7	7,1	8,8	204	D
A8 4.0 TFSI quattro	309	tiptronic, 8-stufig	Super	13,0	7,3	9,4	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
A8 2.0 TFSI hybrid	180 [3]	tiptronic, 8-stufig	Super	6,4	6,2	6,3	147	A
S8 4.0 TFSI quattro	382	tiptronic, 8-stufig	Super	14,4	7,6	10,1	235	E
Audi A8 L								
A8 L 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	11,7	7,1	8,8	205	D
A8 L 4.0 TFSI quattro	309	tiptronic, 8-stufig	Super	13,1	7,4	9,5	221	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
A8 L 2.0 TFSI hybrid	180 [3]	tiptronic, 8-stufig	Super	6,9	6,2	6,4	149	A
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	S tronic, 7-Gang	Super Plus	19,3	8,4	12,4	289	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	S tronic, 7-Gang	Super Plus	20,5	8,9	13,1	305	G
R8 5.2 FSI plus quattro	404	6-Gang	Super Plus	22,2	10,6	14,9	346	G
R8 5.2 FSI plus quattro	404	S tronic, 7-Gang	Super Plus	19,9	8,6	12,9	299	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	S tronic, 7-Gang	Super Plus	19,6	8,6	12,6	294	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	S tronic, 7-Gang	Super Plus	20,5	9,2	13,3	310	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
Lamborghini Gallardo Spyder								
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	24,7	10,7	16,0	370	G
Lamborghini Aventador Roadster								
Aventador LP 700-4	515	ISR, 7-Gang	Super Plus	24,7	10,7	16,0	370	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

		2003 [1]	2004 [1]	2005 [1]
Produktion				
Segment Automobile	Automobile [2]	761.582	784.972	811.522
	Motoren	1.342.883	1.485.536	1.695.045
Segment Motorräder	Motorräder [3]	–	–	–
Auslieferungen an Kunden				
Segment Automobile	Automobile	1.003.791	971.832	1.045.114
Marke Audi	Automobile	769.893	779.441	829.109
Deutschland	Automobile	237.786	235.092	247.125
außerhalb Deutschlands	Automobile	532.107	544.349	581.984
Marke Lamborghini	Automobile	1.305	1.592	1.600
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	Automobile	232.593	190.799	214.405
Segment Motorräder	Motorräder [3]	–	–	–
Marke Ducati	Motorräder [3]	–	–	–
Belegschaft	Durchschnitt	52.689	53.144	52.412
Aus der Gewinn-und-Verlust-Rechnung				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	23.406	24.506	26.591
Materialaufwand	Mio. EUR	17.163	17.676	19.139
Personalaufwand	Mio. EUR	2.938	3.072	3.136
Personalaufwand je Mitarbeiter	EUR	55.763	57.798	59.834
Abschreibungen	Mio. EUR	1.833	1.852	1.930
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	1.051	1.238	1.407
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	1.101	1.143	1.310
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	811	871	824
Aus der Bilanz (31.12.)				
Langfristige Vermögenswerte	Mio. EUR	8.588	8.970	8.597
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. EUR	5.475	5.934	7.515
Eigenkapital	Mio. EUR	5.487	5.828	6.104
Fremdkapital	Mio. EUR	8.576	9.076	10.008
Bilanzsumme	Mio. EUR	14.063	14.904	16.112
Aus der Kapitalflussrechnung				
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	2.786	2.690	3.252
Investitionstätigkeit [4]	Mio. EUR	2.015	2.041	1.670
Netto-Liquidität (31.12.)	Mio. EUR	1.530	2.033	3.391
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen				
Operative Umsatzrendite	Prozent	4,5	5,1	5,3
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	4,7	4,7	4,9
Eigenkapitalquote (31.12.)	Prozent	39,0	39,1	37,9
Audi Aktie				
Aktienkurs (Jahresschlusskurs) [5]	EUR	225,00	220,15	308,00
Ausgleichszahlung	EUR	1,05	1,05	1,15

1) Finanzdaten angepasst aufgrund von Änderungen des IAS 19 und 38

2) Seit 1. Januar 2012 inklusive der in China vom Joint Venture FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, gefertigten Fahrzeuge. Im Geschäftsjahr 2012 wurden vor

3) seit Erwerb der Ducati Gruppe im Juli 2012

4) ohne Veränderung der Wertpapiere, Termingeldanlagen und Darlehen; im Jahr 2012 inklusive des Erwerbs der Beteiligungen an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Be

5) Jahresschlusskurs an der Börse München

6) gemäß Beschluss der Hauptversammlung der Volkswagen AG, Wolfsburg, am 25. April 2013

2006	2007	2008	2009	2010	2011	**2012**
926.180	980.880	1.029.041	932.260	1.150.018	1.302.981	**1.469.205**
1.895.695	1.915.633	1.901.760	1.384.240	1.648.193	1.884.157	**1.916.604**
–	–	–	–	–	–	**15.734**
1.135.554	1.200.701	1.223.506	1.145.360	1.293.453	1.512.014	**1.634.312**
905.188	964.151	1.003.469	949.729	1.092.411	1.302.659	**1.455.123**
257.792	254.014	258.111	228.844	229.157	254.011	**263.163**
647.396	710.137	745.358	720.885	863.254	1.048.648	**1.191.960**
2.087	2.406	2.430	1.515	1.302	1.602	**2.083**
228.279	234.144	217.607	194.116	199.740	207.753	**177.106**
–	–	–	–	–	–	**16.786**
–	–	–	–	–	–	**16.786**
52.297	53.347	57.822	58.011	59.513	62.806	**67.231**
31.142	33.617	34.196	29.840	35.441	44.096	**48.771**
21.627	23.092	23.430	18.512	21.802	28.594	**30.265**
3.440	3.406	3.709	3.519	4.274	5.076	**5.053**
65.771	63.846	64.467	60.656	71.818	80.819	**75.164**
2.515	2.287	1.908	1.775	2.170	1.793	**1.937**
2.015	2.705	2.772	1.604	3.340	5.348	**5.380**
1.946	2.915	3.177	1.928	3.634	6.041	**5.956**
1.343	1.692	2.207	1.347	2.630	4.440	**4.353**
8.285	8.325	9.537	9.637	10.584	12.209	**18.068**
10.625	14.253	16.519	16.913	20.188	24.811	**22.357**
7.265	8.355	10.328	10.632	11.310	12.903	**15.033**
11.645	14.223	15.728	15.918	19.462	24.117	**25.393**
18.910	22.578	26.056	26.550	30.772	37.019	**40.425**
4.428	4.876	4.338	4.119	5.797	6.295	**6.144**
1.890	2.084	2.412	1.798	2.260	2.905	**6.804**
5.720	7.860	9.292	10.665	13.383	15.716	**13.396**
6,5	8,0	8,1	5,4	9,4	12,1	**11,0**
6,2	8,7	9,3	6,5	10,3	13,7	**12,2**
38,4	37,0	39,6	40,0	36,8	34,9	**37,2**
540,00	625,00	466,49	500,00	650,00	542,05	**525,00**
1,25	1,80	1,93	1,60	2,20	3,00	**X** [6)]

n Joint Venture 333.465 (216.053) Fahrzeuge gefertigt. Der Vorjahreswert wurde zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

lgien), und an der DUCATI MOTOR HOLDING S.P.A., Bologna (Italien)

Finanzkalender 2013

Zwischenmitteilung 1. Quartal
30. April 2013

Hauptversammlung
16. Mai 2013
Audi Forum Neckarsulm

Halbjahresfinanzbericht
2. August 2013

Zwischenmitteilung 3. Quartal
4. November 2013

AUDI AG
85045 Ingolstadt
Deutschland
Telefon +49 841 89-0
Telefax +49 841 89-32524
E-Mail zentrale@audi.de
www.audi.de

Finanzkommunikation/
Finanzanalytik
I/FF-3
Telefon +49 841 89-40300
Telefax +49 841 89-30900
E-Mail ir@audi.de
www.audi.de/investor-relations