



Geschäftsbericht  
2017



traction



## Audi e-tron

Volle Fahrt in die Zukunft: Mit dem Audi e-tron bringen wir 2018 unser erstes vollelektrisches SUV auf die Straße. Die Reichweite beträgt bis zu 500 Kilometer.



An aerial photograph of a rugged coastline. The foreground shows a sandy beach curving along the edge of a deep blue sea. The middle ground is dominated by a large, craggy rock formation with various shades of brown, tan, and grey. A road or path is visible in the upper right corner, winding through the landscape. The overall scene is dramatic and emphasizes natural textures and colors.

## Perspektivwechsel

öffnet neue **Denkwege**. Wir bei Audi nutzen diese, um unsere **Ziele** schneller zu erreichen und nicht stillzustehen.

Im Gegenteil:

**Herausforderungen** spornen an,  
**Gewagtes** inspiriert, **Komplexität** motiviert.

Aus diesem **Tatendrang** schöpfen wir Kraft.  
Kraft für **Innovationen**,  
die wir auf die Straße bringen.

**Feel the traction!**

*Liebe Leserinnen und Leser,  
sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

was ist Ihr Antrieb in turbulenten Zeiten? Unsere Motivation sind begeisterte Kunden. Wir wollen sie überraschen und ihnen ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Danach richten wir unser Unternehmen grundlegend strategisch aus. Mit unserer Strategie **Audi. Vorsprung. 2025.** stellen wir sicher, dass unsere Marke auch morgen Antriebskraft entfaltet. Hiermit bin ich beim Leitthema unseres Geschäftsberichts 2017: **traction.**

Die Automobilindustrie befindet sich in der größten Transformation ihrer Geschichte. Wir richten unser Unternehmen mit hohem Tempo auf die strategischen Handlungsfelder Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung aus.

Wir erweitern massiv die Antriebsvielfalt in unserem Produktprogramm. So haben wir bereits drei g-tron Modelle im Angebot. Diese werden primär mit komprimiertem Erdgas (CNG) betrieben. Auf Basis einer Durchschnittsberechnung ersetzt Audi das von den Kunden verbrauchte Erdgas mit dem erneuerbaren Kraftstoff Audi e-gas und reduziert damit den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der g-tron Modelle um mehr als 80 Prozent. Politisch bleibt zu hoffen, dass die Regulierer in ihrer Emissionsgesetzgebung auch den großen Hebel alternativer Kraftstoffe anerkennen. 2018 feiern wir die Weltpremiere unseres ersten Serienelektroautos, des Audi e-tron. Für 2025 haben wir das Ziel, dass jeder dritte Audi über einen E-Antrieb verfügt. Dazu nehmen wir mehr als 20 Elektroautos und Plug-in-Hybride in alle Segmente unseres Portfolios auf.

Eine Schlüsseltechnologie für die Mobilität der Zukunft ist das autonome Fahren. Der neue Audi A8 ist das erste Serienauto der Welt, das speziell für hochautomatisiertes Fahren auf Level 3 entwickelt ist. Lesen Sie, wie Audi seine Modelle mit zunehmend automatisierten Fahrfunktionen zu persönlichen Begleitern macht. Begleitern, die mitdenken, ihre Passagiere intelligent und aktiv unterstützen und sie sicher ans Ziel bringen können.

Erfahren Sie in diesem Geschäftsbericht, wie wir Tag für Tag Vorsprung für unsere Kunden schaffen.



**Rupert Stadler**  
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG



# INHALT

## 010

### DER VORSTAND

Audi richtet sich strategisch neu aus und stellt die Weichen auf Zukunft. Der **Vorstand im Dialog** über die Transformation der Vier Ringe.



## 089

### BERICHT DES AUF SICHTSRATS

## 093

### FINANZEN

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT  
AUDI KONZERNABSCHLUSS



ERLEBEN SIE DIE WELT  
DES GESCHÄFTSBERICHTS  
AUCH INTERAKTIV.

Fotos, Videos, Informationen auf:

[www.audi.com/gb17](http://www.audi.com/gb17)

# 018

## AUDI PERSPEKTIVWECHSEL SILJA PIEH

Um **autonomes Fahren** voranzutreiben, braucht es innovative Denkansätze und Kreativität – Silja Pieh und das Team bei der Autonomous Intelligent Driving GmbH vereinen beides.



# 022

## 01// AI IN DEN GENEN

Der neue **Audi A8** setzt Maßstäbe – und zwar in den verschiedensten Bereichen. Der Rundumblick zeigt, warum die Luxuslimousine so intelligent ist.



# 028

## 02// FAMILY BUSINESS

33 Individualisten, ein Ziel: jedem Modell seinen ganz eigenen Charakter zu geben. Ein Besuch beim **Audi Design Team** – im neuen Design Center.

## TALKING BUSINESS ELEKTRIFIZIEREND PROFITABEL

Wie **Audi Elektromobilität** ganzheitlich und profitabel gestaltet. Das Ziel: nachhaltiger, wirtschaftlicher Erfolg.



# 032

## TALKING BUSINESS 03// VIERSTIMMIG

Wie nähert sich Audi dem **Leitbild vom integren Unternehmertum**? Die Audi Vorstände Wendelin Göbel und Alexander Seitz im Dialog mit Soziologieprofessor Stefan Köhl und Change-Management-Berater Holger Eckstein.

## 040 KOOPERATIONEN KÜNSTLICHE INTELLIGENZ

# GEWAGT INSPI RIEREND



## 046

### 04// DIE VOLTGRÄBER

Zwei Visionäre im Gespräch:  
Audi CEO Rupert Stadler trifft Alejandro Agag,  
CEO der elektrischen Rennserie Formel E.

## 064

### 07// NEUGIER MACHT DICH GROSS

Für die Transformation braucht es neue Kom-  
petenzen. Aber wie wagt man sich an **neue  
Methoden und Inhalte** heran? Anna Nixon  
über #neverstopquestioning.

### TALKING BUSINESS KOMPETENT INS MORGEN

Audi wandelt sich zum **Anbieter individueller  
Premiummobilität**. Und macht seine Mann-  
schaft fit für die Powerthemen der Zukunft.

### 068 KOOPERATIONEN NACHHALTIGE MOBILITÄT

## 042

### AUDI PERSPEKTIVWECHSEL MATTHIAS BRENDEL

Mit Start-up-Spirit in Richtung Digital Car Company.  
Wie das Team der Berliner **Audi Denkwerkstatt**  
fernab vom gewohnten Kosmos täglich Perspektiv-  
wechsel lebt.

## 056

### 05// NACHHALTIG GAS GEBEN

Ökologisch und gleichzeitig premium:  
Der **g-tron** ist ein Stück Zukunft. Schon heute.  
Und eine echte Alternative zur Elektromobilität.

## 060

### 06// MISSION ZERO

Die **CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion** wird Realität:  
Das Werk in Brüssel ist der erste zertifizierte  
Audi Standort, der zu 100 Prozent klima-  
neutral fertigt.

### TALKING BUSINESS SO SMART IST EFFIZIENZ

Wie Audi mit einem ganzheitlichen Pro-  
gramm seine **Fabrikkosten** optimiert und  
seine Wettbewerbsfähigkeit steigert.



# KOMPLEX MOTIVIEREND VIEREND

# 070

## AUDI PERSPEKTIVWECHSEL YU ZHAO (SCOTT)

Um im komplexesten Markt der Welt erfolgreich zu sein, muss man ihn verstehen. Genau das ist der Job von **Audi Innovation Research** in Peking.



# 078

## 09// RENNSERIE

Vom Rennprototyp zum faszinierenden Serienmodell: Der neue V4-Antrieb bedeutet für **Ducati** einen Perspektivwechsel. Einen extrem schnellen.

## TALKING BUSINESS TOP OF THE LINE

Eine erfolgreiche Marke braucht starke Wurzeln und eine klare Vision. Nach diesem Credo lebt **Audi Sport**.



## 086 KOOPERATIONEN INDIVIDUELLES PREMIUMERLEBNIS



# 074

## 08// INS NETZ GEGANGEN

Ein Superheld, der zur Fahrschule muss. Was komisch klingt, wurde ein großer Erfolg und Teil der reichweitenstärksten Marketingkampagne von **Audi of America**.

## TALKING BUSINESS 30 JAHRE MORGEN

Audi prägt seit 30 Jahren den Premiummarkt in **China**. Und zündet dort mit einem ambitionierten Zehn-Jahres-Wachstumsplan die nächste Stufe.



# 082

## 10// STIERBEGLEITER

650 PS und 300 km/h: Kann das ein Familienauto sein? Der neue **Lamborghini Urus** kann. Der Alltagstest in Italien beweist es.

## TALKING BUSINESS EIN NEUES LEVEL LAMBORGHINI

**Lamborghini** erobert mit dem Urus ein völlig neues Marktsegment. Und will mit dem starken Super-SUV weiter profitabel wachsen.





**Peter Kössler**  
Produktion und Logistik

**Bernd Martens**  
Beschaffung

**Bram Schot**  
Marketing und Vertrieb

**Peter Mertens**  
Technische Entwicklung

# DER VORSTAND



**Rupert Stadler**  
Vorsitzender des Vorstands

**Alexander Seitz**  
Finanz, IT und Integrität

**Wendelin Göbel**  
Personal und Organisation



Audi Aicon – das Mobilitätskonzept gibt einen Ausblick auf die autonome Zukunft.

## Audi bringt Kraft auf die Straße.

**Mit der Strategie 2025 hat Audi die Weichen auf Zukunft gestellt – und die größte Transformation seiner jüngeren Markengeschichte in Gang gesetzt. Schritt für Schritt, aber mit hohem Tempo, richtet sich das Unternehmen neu aus. Wegbereiter für den Wandel ist ein weitreichendes Maßnahmenprogramm, der Audi Angriffs- und Transformationsplan.**

Es ist die wohl spannendste Zeit in der Automobilbranche. Im Zeichen der Megatrends Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung verändern sich Kundenbedürfnisse, Wertschöpfungsketten und Geschäftsmodelle. Audi stellt sich dieser Herausforderung. Im gesamten Unternehmen arbeiten Audianer mit großem Engagement an Zukunftsthemen – insbesondere an der Elektromobilität, am autonomen Fahren und an digitalen Services. Für den Vorsprung von morgen. All dies setzt Investitionen in Milliardenhöhe voraus. Gleichzeitig strebt Audi auch künftig eine Operative Umsatzrendite zwischen acht und zehn Prozent an. „Mit dem Audi Angriffs- und Transformationsplan setzen wir Kräfte frei“, so CEO Rupert Stadler. „Wir straffen Kosten und reduzieren Komplexität. Vor allem aber zielen wir auf Wachstum. Mit zusätzlichen Modellen und Derivaten unterstreichen wir unseren Führungsanspruch im Premiumautomobilsegment.“

Was es für diese Ziele braucht? Eine agile und leistungsfähige Organisation. „Unsere Mannschaft ist das Rückgrat von Audi“, sagt Wendelin Göbel, Vorstand Personal und Organisation. „Wir entwickeln unsere Strukturen und Prozesse konsequent weiter. Das Ziel: kurze Entscheidungswege und klare Verantwortlichkeiten.“ Das ist wichtig für den unternehmerischen Erfolg von Audi, betont Göbel. „Daneben gestalten wir eine zeitgemäße Führungs- und Zusammenarbeitskultur auf Basis von Werten wie Integrität und Wertschätzung. So bieten wir unseren Mitarbeitern bestmögliche Voraussetzungen, damit sie Kreativität leben und Innovationen treiben können.“

## **„Unsere Mannschaft ist das Rückgrat von Audi.“**

*Wendelin Göbel,  
Personal und Organisation*



Die Innovationsfabrik von Audi ist die Technische Entwicklung – mit Leidenschaft, Mut und Energie arbeiten weltweit rund 14.000 Entwickler an der Zukunft der Vier Ringe. Transformation ist hier kein abstrakter Begriff, sondern längst im Arbeitsalltag spürbar.

## **„Mit dem Audi Angriffs- und Transformationsplan setzen wir Kräfte frei.“**

*Rupert Stadler,  
Vorsitzender des Vorstands*





„Die Definition von Premium und Kundenbedürfnisse verändern sich radikal und schneller als je zuvor“, sagt Entwicklungsvorstand Peter Mertens. „Wir vollziehen einen Paradigmenwechsel, wie wir künftig Automobile und digitale Services entwickeln. Und wir definieren neue technologische Schwerpunkte, mit denen wir Kunden faszinieren.“ Als Beispiel nennt Mertens visionäre Innenraumkonzepte für eine autonome, digitale Welt. So skizziert das Mobilitätskonzept Audi Aicon, wie autonomes Fahren zu einem neuartigen Kundenerlebnis wird – mit einer überlegenen User Experience, in luxuriöser Atmosphäre. „Das Beständige inmitten dieser Dynamik sind unsere hohen Qualitätsstandards – auch im Zeitalter sich verändernder Mobilität.“

**„Wir definieren neue technologische Schwerpunkte, mit denen wir Kunden faszinieren.“**

*Peter Mertens,  
Technische Entwicklung*

Ein Schwerpunkt auf diesem Weg ist die Elektromobilität: 2018 debütiert das erste vollelektrische Serienfahrzeug der Vier Ringe, der Audi e-tron. Insgesamt sind heute schon mehr als zehn rein elektrische Automobile im Cycleplan mit Investitionen hinterlegt. Im Jahr 2025 soll jeder dritte verkaufte

Audi ein Elektrofahrzeug sein. Diese ambitionierte Roadmap ist ein kraftvolles Statement – und gleichzeitig eine große finanzielle Herausforderung. Denn aktuell sind die Produktkosten im Bereich Elektromobilität aufgrund teurer Batterien noch vergleichsweise hoch. Audi steuert hier ganzheitlich entgegen, realisiert konsequent Kostenpotenziale und sucht mit einer intelligenten Plattformstrategie den Schulterschluss im Konzernverbund. „Gemeinsam mit unseren Lieferanten sorgen wir dafür, Innovationen schnell und vor allem wirtschaftlich in die Serie zu überführen“, so Bernd Martens, Vorstand Beschaffung. „Wir bauen strategische Partnerschaften in den Zukunftsfeldern auf, etwa im Bereich der Batterie-zelle, und binden etablierte Tech-Unternehmen sowie aufstrebende Start-ups früh und vertrauensvoll an Audi.“

**„Wir bauen strategische Partnerschaften in den Zukunftsfeldern auf.“**

*Bernd Martens,  
Beschaffung*

Im Geschäftsjahr 2017 startete Audi eine beispiellose Modell-offensive, die mit der Präsentation der Oberklassemodelle A8 und A7 Sportback begann. Sechs Kernbaureihen, darunter der Audi A6, werden 2018 erneuert, im Schnitt startet alle drei Wochen die Produktion eines neuen Modells – ein

Kraftakt für den Audi Fertigungsverbund. Hinzu kommen eine immer größere Produktvielfalt und ein immer differenzierterer Antriebsmix – vom Diesel und Benziner über CNG- und Hybridvarianten bis zum reinen Elektroauto. „Der dichte Anlaufkalender und die hohe Komplexität sind eine Herkulesaufgabe“, bestätigt Peter Kössler, Vorstand Produktion und Logistik. „Wir stemmen diese mit unserem flexiblen, effizienten Produktionssystem, indem wir konsequent die Technologien der Smart Factory zum Einsatz bringen. Damit nähern wir uns Schritt für Schritt der Vision der intelligenten, vernetzten Fabrik.“ Zusätzlich, so Kössler, optimiere Audi Fabrikkosten. „Dabei gehen wir ganzheitlich und ambitioniert vor. Auf diese Weise sichern wir nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit unserer Standorte.“

**„Der dichte Anlaufkalender und die hohe Komplexität sind eine Herkulesaufgabe.“**

*Peter Kössler,  
Produktion und Logistik*

Stichwort: neue Modelle. Der neue Audi A8 ist eine richtungsweisende Referenz für Vorsprung durch Technik. Er überzeugt mit einer stilprägenden Designsprache sowie einem innovativen

Touch-Bedienkonzept. Er ist das erste Serienauto der Welt, das für hochautomatisiertes Fahren entwickelt ist. „Es ist unser Anspruch, die prestigeträchtige Ober- und Luxusklasse technisch wie im Design zu prägen“, sagt Bram Schot, Vorstand Marketing und Vertrieb. „Der A8, A7 Sportback und A6 sind aber nur der Auftakt für ein noch größeres Produktfeuerwerk in allen Segmenten. Jetzt geht es Schlag auf Schlag – vom A1 und Q3 über den e-tron bis zum Q8.“

**„Es ist unser Anspruch, die prestigeträchtige Ober- und Luxusklasse technisch wie im Design zu prägen.“**

*Bram Schot,  
Marketing und Vertrieb*

„Damit uns die neuen Modelle nicht nur beim Volumen helfen, sondern stärker im Ergebnis spürbar sind, positionieren wir uns klug in den Märkten“, so Alexander Seitz, Vorstand Finanz, IT und Integrität. Gefertigt werde nur, was sich der Kunde wirklich wünscht. „Der Markt sagt uns, was er will, und danach steuern wir. Das hilft uns auch beim Pricing“, erklärt Seitz. Mit einem auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittenen Modell- und Variantenangebot stärkt Audi sein traditionelles Kernge-





**„Der Markt sagt uns, was er will,  
und danach steuern wir. Das hilft  
uns auch beim Pricing.“**

*Alexander Seitz,  
Finanz, IT und Integrität*

schäft, die Produktion und den Absatz von Premiumfahrzeugen. Parallel dazu nutzt das Unternehmen die Chancen der Digitalisierung. Ein Beispiel: Function-on-Demand. Künftig können Kunden bestimmte Fahrzeug-Upgrades schnell und komfortabel hinzubuchen, etwa die Matrix-Funktion für die LED-Scheinwerfer vor einer längeren Nachtfahrt. Die Freischaltung erfolgt unkompliziert und schnell über eine Softwareaktualisierung. Der Kunde zahlt nur für Funktionen, die er über bestimmte Zeiträume nutzen will.

Nirgendwo schreitet die Digitalisierung schneller voran als in China, dem größten Einzelmarkt von Audi. Seit nun genau 30 Jahren prägt das Unternehmen den Premiummarkt im Reich der Mitte und punktet mit einem tiefen Verständnis der chinesischen Kunden, einer ausgeprägten lokalen Fertigungs- und Vertriebskompetenz – und vor allem: mit starken Partnern an seiner Seite.

Jetzt ist es in China Zeit für die nächste Zündstufe. „Dafür stellen wir uns neu auf, erweitern unser Engagement vor Ort und bereiten uns so auf den nächsten Wachstumsschub vor“, so CEO Rupert Stadler. All das zeigt: Audi hat klare Ziele, ist ambitioniert und stark. Der Weg, um diese Ziele zu erreichen, ist definiert. „Das ganze Unternehmen ist voll im Aufbruch“, sagt Stadler. „Mit dem Angriffs- und Transformationsplan legen wir das Fundament für die Strategie 2025 – und bringen Kraft auf die Straße.“

## „Das ganze Unternehmen ist voll im Aufbruch.“

*Rupert Stadler,  
Vorsitzender des Vorstands*



Der Vorstand im neuen Audi Design Center am Standort Ingolstadt.



# HERAUS FORDERND

TEXT: Lidija Marinkovic // FOTOS: Klaus Mellenthin, Shutterstock



**Audi Perspektivwechsel  
Silja Pieh // München**

2021. In nur drei Jahren soll vollautomatisiertes Fahren für Mobilitätsdienste im städtischen Umfeld Realität werden. Ein ehrgeiziges Ziel. Um es zu erreichen, setzt Audi auch auf ein „Schnellboot“: AID. Das steht für die in München gegründete Autonomous Intelligent Driving GmbH. Und für die Zukunft der urbanen Mobilität. Um sie voranzutreiben, braucht man die richtigen Skills. Mitten-drin: Silja Pieh, verantwortlich für Finanzen und Produktmanagement der Audi Tochter.

**ANSPOR  
NEND**



## Audi Perspektivwechsel Silja Pieh // München

**Audi ist jetzt auch ein Softwareunternehmen. Zumindest fast. Der Automobilhersteller hat sich mit der Gründung der Autonomous Intelligent Driving GmbH zu neuen Ufern aufgemacht. Hier steht Software im Fokus, nicht Hardware – AID konzentriert sich auf Softwareentwicklung, künstliche Intelligenz und Robotik. Damit wurde ein wichtiger Grundstein für die Zukunft der Mobilität gelegt. Das Ziel: autonomes Fahren.**



Mitten im Herzen von München entwickelt ein Team aus internationalen Spezialisten neue Softwaretechnologien und Lösungen für das urbane Umfeld. Die 43-jährige Silja Pieh ist von Anfang an mit an Bord – bereits als die Autonomous Intelligent Driving GmbH noch ein konzerninternes Projekt war. Daraus entstand vor einem Jahr ein eigenes Unternehmen. Die 100-prozentige Audi Tochter ist keine typische Ausgründung. Denn AID ist in ihrem Kern eine Softwarefirma und fokussiert sich auf das Innovationsfeld autonomes Fahren. Hierfür benötigt man nicht nur neue Kompetenzen, sondern auch neue Arbeitsweisen. Einen Perspektivwechsel. Silja und die Autonomous Intelligent Driving GmbH haben das verstanden und setzen es Tag für Tag um. Das merkt man bereits beim Gang durch die Räumlichkeiten. Es wird Englisch gesprochen, die Atmosphäre ist sehr international. Die Mitarbeiter kommen von überall her – Kanada, Russland, Schweden, Frankreich –, die Liste ist lang. Viele junge Menschen zieht es nach München, um für die Audi Tochter zu arbeiten. Künftig sollen bis zu 600 Mitarbeiter für die Unternehmensausgründung tätig sein. An Bewerbungen mangelt es nicht – autonomes Fahren ist ein absolutes Zukunftsthema. Eines, bei dem man noch viel bewegen kann. Genau das treibt auch Silja an. Etwas verändern, Neues wagen: Stillstand ist nichts für sie.

**„MAN MUSS HARTNÄCKIG SEIN –  
EINE SOLCHE KONZERNAUSGRÜNDUNG  
IST KEIN SELBSTLÄUFER.“**

Das ist nicht immer leicht. Vor allem, wenn man ein großes Unternehmen und die Start-up-Denke miteinander verbinden muss. Die Nähe zu Audi ist wichtig und bringt große Vorteile mit sich. Der Austausch mit der Serienentwicklung ist essenziell, schließlich soll am Ende des Entwicklungsprozesses ein selbstfahrendes Automobil auf den Markt kommen.



## AUTONOMOUS INTELLIGENT DRIVING GMBH

Vollautomatisiertes Fahren für Mobilitätsdienste im urbanen Umfeld bis 2021: Audi setzt auf ein „Softwareschnellboot“ und gründet dafür ein eigenes Unternehmen.

[www.aid-driving.eu](http://www.aid-driving.eu)

Silja bezeichnet die Rückkopplung ins Unternehmen als Spagat zwischen dem evolutionären und dem revolutionären Pfad. Der evolutionäre Pfad beschreibt, woran in der Serienentwicklung bei Audi und an anderen Stellen im Konzern gearbeitet wird – also sich schrittweise ausgehend von den Assistenzsystemen weiterzuentwickeln. Ein aktuelles Beispiel ist der neue Audi A8, das erste Serienautomobil der Welt, entwickelt für hochautomatisiertes Fahren auf Level 3. Der nächste Schritt: der Autobahnpiilot. Die Autonomous Intelligent Driving GmbH hingegen springt mit der Entwicklung direkt in das sogenannte Level 4+: vollautomatisiertes Fahren im urbanen Umfeld. Dafür benötigt man Mitarbeiter, die Themen wie Machine Learning vorantreiben und Programme für komplexe Situationen in Städten entwickeln.

### „ICH SEHE NICHT DAS RISIKO, SONDERN EINE RIESIGE CHANCE.“

Das zeichnet auch Silja aus. Sie braucht ständig Herausforderungen und kann sich leicht für neue Themen begeistern. Was sich andere nur schwer vorstellen können, findet sie besonders anspornend. Und Silja sieht das große Ganze am Ende des Weges: das autonome Fahren. Die vielfältigen Möglichkeiten, die diese Technologie den Kunden bietet – von mehr Flexibilität bis hin zu mehr Zeitgewinn und dadurch mehr persönlichen Freiraum. Die Chance, etwas Neues zu erschaffen, eine Firma mitzugründen, begeistert Silja. Und genau diese Art der Begeisterung trägt sie in die Autonomous Intelligent Driving GmbH hinein.

Das Team steht zwar noch am Anfang, hat aber jetzt schon eine überaus anspruchsvolle Aufgabe und ein großes Ziel vor Augen: 2021.





# 01 // AI IN DEN GENEN

TEXT: Lidija Marinkovic // FOTOS: Tobias Sagmeister

## ACTIVE NOISE CANCELLATION

Pssst: Der A8 hat bei ausgewählten Aggregaten zusätzlich die Audi active noise cancellation an Bord. Sie schickt gezielten Gegenschall auf die Lautsprecher der Soundanlage, um Störgeräuschen im Innenraum entgegenzuwirken. So kann man sich voll und ganz auf das konzentrieren, was wichtig ist. Oder einfach die Stille genießen.

## DYNAMIK-ALLRADLENKUNG

Sicher sportlich: Die optionale Funktion vereint eine sportlich-direkte Lenkansprache mit maximaler Stabilität. Bei niedrigem Tempo werden die Hinterräder bis zu fünf Grad gegensinnig zu den Vorderrädern eingeschlagen, was das Rangieren in engen Kurven stark erleichtert und den Wendekreis um etwa einen Meter reduziert. Der ist dadurch sogar kleiner als beim A4. Ab einem Tempo von etwa 60 Stundenkilometern lenken die Hinterräder bis zu zwei Grad gleichsinnig zu den Vorderrädern und erleichtern damit abrupte Spurwechsel und Ausweichmanöver durch noch mehr Stabilität.

## (REMOTE) PARKPILOT UND REMOTE GARAGENPILOT\*

Fast wie Zauberei: Die beiden optionalen Systeme steuern den A8 selbsttätig in eine Längs- oder Querparklücke bzw. in eine Garage und wieder heraus. Sie erkennen dabei Hindernisse, wie zum Beispiel Fahrräder, und ob genügend Platz vorhanden ist. Der Fahrer überwacht den Vorgang, muss dabei jedoch nicht im Auto sitzen.

## INTELLIGENZ MACHT SPASS

Clever: Der permanente Allradantrieb quattro ist im neuen A8 Serie. Wem das nicht reicht, der kann noch einen drauflegen – mit dem optionalen Sportdifferenzial. Dadurch werden die Antriebsmomente bei schneller Kurvenfahrt je nach Bedarf aktiv und intelligent zwischen den Hinterrädern verteilt. Das Ergebnis: ein noch sportlicheres und stabileres Handling.

## FÜHLBARER KOMFORT

Entspannung: Die neuen Sitze im A8 verfügen optional über eine pneumatische Sitz- und Lehnenwangen-Einstellung sowie über Heizung und Belüftung. In jeder vorderen Sitzlehne gibt es 16 Massageblasen, hinten sogar 18. Ein weiteres optionales Feature: die Fußmassage mit Fußheizung am hinteren rechten Platz.

## ADAPTIVE AIR SUSPENSION

Wie auf Wolken: Die Luftfederung samt geregelter Dämpfung verleiht Audi Modellen wie dem A8 höchsten Abrollkomfort und sportliches Handling. Im Audi drive select kann der Fahrer unter vier Betriebsarten wählen – je nach eingestelltem Modus verändert sich neben der Ansteuerung des Motors und des Getriebes auch die Ansteuerung der Lenkung und des Fahrwerks bis hin zur Trimmelage der Karosserie. Ob comfort, auto, dynamic oder individual – die unterschiedlichen Anpassungen sind in jeder Situation spürbar. Das Auto bekommt einen ganz neuen Charakter.



## VORAUSSCHAUENDES AKTIVFAHRWERK

Verwandlungskünstler: Das elektromechanische Aktivfahrwerk ist aggregatabhängig optional und sorgt dafür, dass der A8 je nach Situation mal Sportwagen, mal Luxuslimousine ist. Denn das intelligente, vollaktive Fahrwerk kann mittels elektrischer Aktoren jedes Rad separat be- oder entlasten und damit etwa die Wank- und Nickbewegung der Karosserie nahezu komplett eliminieren – die Fahrt wird noch ruhiger.

## NATÜRLICHE SPRACHBEDIENUNG

Der intelligente Gesprächspartner: K.I.T.T., das sprechende Auto aus der berühmten Fernsehserie der 80er Jahre Knight Rider, wäre **blass vor Neid**. Denn die natürliche Sprachsteuerung im A8 versteht viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch und reagiert sogar auf Kommandos und Fragen. Dazu verwendet sie Informationen über die Präferenzen des Benutzers. Die Äußerungen werden sowohl mit den Onboard-Inhalten als auch mit der Cloud über die Audi connect Verbindung abgeglichen. Das verbessert die Erkennungsrate und damit die Trefferquote.



## INTELLIGENTES ANTRIEBSMANAGEMENT

Höchstes Effizienzniveau: Der optionale Laserscanner bildet mit dem optionalen Long-Range-Radar und der Frontkamera ein Sensoren-Trio und ist zusammen mit prädiktiven Navigationsdaten Grundlage für vorausschauendes Fahren. Und das, ohne dass der Kunde etwas dafür tun muss. So wird nicht nur Sprit gespart, sondern sogar Energie gewonnen. Wie schlau ist das denn!

## MILDHYBRIDTECHNOLOGIE

**Schlau sparen:** Der A8 kann dank Mildhybridantrieb im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 Stundenkilometer mit ausgeschaltetem Motor segeln oder anders gesagt dynamisch weiterfahren. Bis zu 40 Sekunden fährt das Auto so nahezu komplett emissionsfrei. Dank dieser Technologie können insgesamt bis zu 0,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer eingespart werden. Als Grundlage dienen der wassergekühlte 48-Volt-Riemenstartergenerator (RSG) und die Lithium-Ionen-Batterie.

## SCHLAUES LICHT

**Es werde Licht:** Die optionalen HD Matrix LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht passen sich jeder Situation an und können so für mehr Sicherheit durch eine bessere Sicht sorgen. Am Heck strahlen das durchgängige LED-Leuchtenband und die optionalen hauchdünnen OLED-Leuchten.

## AUDI CONNECT UND INFOTAINMENT

**Unterhaltung auf höchstem Niveau:** Das optionale Dienste-Angebot ist breit gefächert. Vom Hybridradio, das je nach Empfangslage nahtlos zwischen UKW-, DAB- und Online-Sendern wechselt, über Not- und Pannruf, Verkehrszeichen- und Gefahreninformation bis hin zur Anzeige freier Parkplätze. Möglich wird dies unter anderem durch zwei innovative Car-to-X-Dienste, die die Schwarmintelligenz der Audi Flotte nutzen. In diesem Jahr kommt das On-Street-Parking hinzu, das die Parkplatzsuche erleichtert. Die neue myAudi App vernetzt das Auto eng mit dem Smartphone – so geht die Intelligenz sogar über das Auto hinaus.

## AUDI AI STAUPILOT\*

**Freihändig dank Level 3:** Denn das bedeutet, dass der A8 auf Autobahnen und mehrspurigen Kraftfahrstraßen mit baulicher Trennung zur Gegenfahrbahn die Fahraufgabe im Stau und zähfließenden Verkehr bis circa 60 Stundenkilometer übernimmt. Der Fahrer kann den Fuß vom Gaspedal und die Hände dauerhaft vom Lenkrad nehmen. Bei Kolonnenverkehr managt der Audi AI Staupilot bis zu dieser Geschwindigkeit Anfahren, Beschleunigen, Lenken und Bremsen in seiner Spur. Ganz schön visionär.

## MMI TOUCH RESPONSE

**Futuristisch:** Das innovative Touch-Bedienkonzept kommt ohne Dreh-/Drück-Steller aus und ersetzt das Touchpad des Vorgängermodells. Die Instrumententafel bleibt weitgehend frei von Tasten und Schaltern. Das Highlight ist die haptische Rückmeldung durch einen mechanischen Impuls, gekoppelt mit einem Klickgeräusch.

\*Die hier beschriebenen Assistenzsysteme bzw. automatisierten Technologien befinden sich teilweise noch in der Entwicklung. Sie sind in Serienfahrzeugen derzeit noch nicht verfügbar. Über den genauen Einsatztermin informiert Sie Ihr Audi Partner. Zudem ist automatisiertes Fahren in den meisten Ländern aktuell rechtlich noch nicht für den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Bitte beachten Sie darüber hinaus generell, dass Assistenzsysteme den Fahrer bei der Fahraufgabe lediglich innerhalb der jeweiligen Systemgrenzen unterstützen können. Die Verantwortlichkeit und notwendige Aufmerksamkeit für die Bewältigung der Fahraufgabe verbleiben stets beim Fahrer.



**Kann ein Auto schlau sein? Der A8 der vierten Generation kann. Dank vieler intelligenter Systeme wird er zum Gesprächspartner, Effizienzguru, Antriebsverteiler, Masseur, Lichtanimateur und noch mehr.**

Hinter diesen Seiten verbergen sich viele Highlights des neuen Audi Flaggschiffs. Erfahren Sie auch online, wieso man mit dem A8 eigentlich zwei Autos auf einmal hat und wie er innerhalb kürzester Zeit zum besten Freund seines Fahrers wird.

**WARUM  
IST DER  
AUDI A8  
SO INTEL-  
LIGENT?**

www



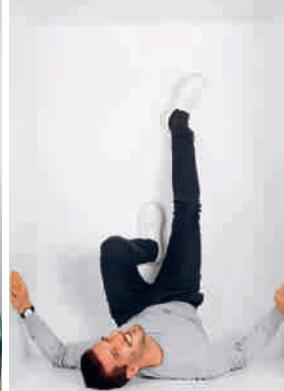
**[audi.com/gb17/A8](http://audi.com/gb17/A8)**



# 02 // FAMILY BUSINESS

TEXT: Maj-Britt Peters // FOTOS: Thomas Dashuber, AUDI AG





Nichts macht Ähnlichkeiten und Unterschiede so deutlich wie ein Familienfoto. Der A8 ist statusorientiert und aufrecht, der A7 Sportback sportlich und dynamisch, der A6 bewegt sich elegant dazwischen. Die Charaktere zeigen sich konsequent im Design, bis ins kleinste Detail. Und dennoch ist ihre gemeinsame DNA unverkennbar.

So verschieden wie die neue Audi Oberklasse sind auch ihre Designer. Ob Aussehen, Persönlichkeit, Perspektive oder Inspirationsquelle – die Facetten des Teams sind zahlreich. Wie eine gemeinsame DNA verbindet alle aber ein Ziel: einen Maßanzug zu gestalten, der Charakter zeigt und Technik zum Ausdruck bringt. Warum ein Audi, ebenso wie ein Audi Team, weitaus mehr ist als die Summe seiner Teile, erfahren Sie online.



**WIE GESTALTET DAS DESIGN-TEAM DIE NEUE OBERKLASSE?**

WWW

[audi.com/gb17/design](http://audi.com/gb17/design)



TALKING BUSINESS

# ELEKTRIFIZIEREND PROFITABEL

Audi setzt sich ehrgeizige Ziele für die Elektromobilität. Bereits in diesem Jahr ist Produktionsstart für das Elektro-SUV Audi e-tron, 2019 folgt der e-tron Sportback. Im Jahr 2025 soll jeder dritte Audi über einen E-Antrieb verfügen. Gleichzeitig strebt Audi auch künftig eine Operative Umsatzrendite zwischen acht und zehn Prozent an. Ein Kraftakt, denn die Produktkosten für Elektrofahrzeuge sind aufgrund teurer Batterien (noch) vergleichsweise hoch. Trotzdem sollen möglichst viele Kunden mit attraktiven Angeboten für den Umstieg begeistert werden. Eine Herausforderung für die gesamte Automobilbranche. All das zeigt: Nachhaltiger, finanzieller Erfolg von Audi braucht profitable Elektromobilität.

Um dieses Ziel zu erreichen, agiert Audi ganzheitlich. Dabei geht es zum einen um schlanke, optimierte Kostenstrukturen. „Ein großer Hebel ist die bestmögliche Nutzung von Synergien“, so Entwicklungsvorstand Peter Mertens. Zwischen den einzelnen Audi Modellen. Im Konzernverbund. Know-how wird gebündelt, Architekturen und Komponenten werden gemeinsam entwickelt und genutzt. „Davon profitiert auch der Kunde. Mit den freigespielten Mitteln schärfen wir unseren Vorsprung in weiteren

wichtigen Zukunftsfeldern wie dem autonomen Fahren.“ Audi erschließt zudem die Erlöspotenziale der Elektromobilität und bietet künftig etwa Zusatzleistungen an, die der Kunde per App ganz oder zeitweise hinzubuchen kann.

Audi gestaltet die Elektromobilität profitabel:

- > durch wettbewerbsfähige Kostenstrukturen,
- > durch optimale Nutzung von Synergien,
- > durch die Erschließung zusätzlicher Erlöspotenziale.

WIE  
MACHT  
AUDI  
ELEKTRO-  
MOBILITÄT  
RENTABEL?

WWW

[audi.com/gb17/e-mobilitaet](http://audi.com/gb17/e-mobilitaet)

# Power Statistics

History

-5h

-3h

-1h



**85** % Power



# 03 // VIER STIM MIG

TEXT: AUDI AG // FOTOS: Klaus Mellenthin



Werkgelände Audi Ingolstadt, Gebäude S49, sechster Stock. Ein Raum, der ungewöhnlich ist für einen Automobilhersteller. Kein Designstudio, kein Karosseriebau und kein Büro. Ein Ort für die Musik: der Probenraum der Audi Bläserphilharmonie, des Werkorchesters der Vier Ringe. Hier treffen sich die Audi Vorstände Alexander Seitz und Wendelin Göbel mit Stefan Kühn, Professor für Soziologie, und Holger Eckstein, Integritätsexperte. Eine Diskussion über das Spannungsfeld von zielorientierter Führung und Performancedruck sowie Integrität und Compliance.

**Herr Göbel, wir sprechen heute zwischen Pauken, Trompeten und Notenständern. Ist ein Unternehmen wie Audi nicht auch ein bisschen wie ein großes Orchester?**

**GÖBEL:** Ja, da gibt es viele Parallelen. Jeder Musiker ist für sich genommen ein Künstler mit individuellen Kompetenzen. Für nachhaltigen Erfolg müssen sich aber alle in den Dienst der Sache stellen – ohne Rücksicht auf Eitelkeiten und Befindlichkeiten. Und dem Dirigenten folgen. Ist nur einer dabei, der aus der Reihe tanzt, leidet die gesamte Klangqualität.



**ALEXANDER SEITZ**  
Finanz, IT und Integrität

Alexander Seitz wurde 1962 in Lahnstein, Rheinland-Pfalz, geboren. Er studierte Betriebswirtschaftslehre in Saarbrücken und begann seine berufliche Laufbahn bei der damaligen Daimler-Benz AG. Dort übernahm er im In- und Ausland verschiedene Aufgaben in den Bereichen Bilanzierung, Controlling und Einkauf. 2005 trat Seitz in die Volkswagen AG ein. Nach verschiedenen Stationen, unter anderem als Mitglied der Geschäftsführung von Volkswagen do Brasil, wurde er 2013 zum First Vice President & Commercial Executive Vice President der SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai, berufen. Seit 2017 ist Seitz als Mitglied des Vorstands der AUDI AG verantwortlich für das Ressort Finanz, IT und Integrität.

**Spielregeln im Unternehmen heißen Compliance. Herr Seitz, Sie sind bei Audi auch zuständig für Integrität. Wo ist der Unterschied?**

**SEITZ:** Es gibt viele Definitionen, aber ich erkläre es am liebsten mit einem Beispiel. Als in den 70er Jahren die Gurtpflicht in Deutschland eingeführt wurde, gab es zunächst einen großen Aufschrei. Autofahrer fühlten sich in ihrer Freiheit eingeschränkt. Erst unter Androhung von Bußgeldern haben wir uns dann zähneknirschend angeschnallt. Das ist Compliance – das Befolgen von Regeln. Heute käme kein verantwortungsbewusster Autofahrer mehr auf die Idee, mit seinen Kindern unangeschnallt in den Urlaub zu fahren, und zwar unabhängig davon, ob eine Polizeikontrolle wahrscheinlich ist oder nicht. Warum? Weil sich die Wertmaßstäbe geändert haben. Das ist Integrität – das Richtige auch dann zu tun, wenn niemand hinschaut. Diesen Weg wollen wir bei Audi konsequent beschreiten.

**Stichwort: Diesel. Braucht es für eine solche Diskussion immer erst einen Skandal?**

**KÜHL:** Gerade nach einem Skandal wollen Unternehmen der Öffentlichkeit zeigen: Wir haben erkannt, wir haben Fehler gemacht, wir verbessern uns. Strukturelle Anpassungen werden vorgenommen, das Regelwerk wird verschärft, neue Fachabteilungen entstehen. Das gilt sicherlich auch für Audi und ist im ersten Schritt auch richtig. Und dann wird gerne viel blumiges Wertevokabular verwendet, das aber oft an der Realität vorbeigeht. Stattdessen wäre es sinnvoll, anzuerkennen, dass es in Unternehmen immer Zielkonflikte gibt. Unternehmen bewegen sich deswegen aus nachvollziehbaren Gründen im Graubereich des gerade noch Erlaubten.

**Was meinen Sie damit?**

**KÜHL:** Eines der ersten Dinge, die ich in der Automobilindustrie gelernt habe, war der Umgang mit Wettbewerbsdruck. Ich habe vor einigen Jahren eine Fabrik besucht und die Frage nach dem schärfsten Konkurrenten gestellt. Zu meiner Überraschung kam nicht die Antwort „Wettbewerber A“ oder „B“, sondern „unser Werk nebenan“, das die gleichen Teile produziert, das vielleicht das nächste Modell bekommt. Und wenn man jetzt zu schnell sagt: Alle müssen kooperativ zusammenarbeiten, dann geht das an der gefühlten Realität dieser Mitarbeiter vorbei.

**SEITZ:** Stimmt, das ist ein gutes Beispiel für einen Zielkonflikt. Auch in unserem Konzern gibt es gegenläufige Interessen und Perspektiven. Trotzdem geht es am Ende um den gemeinsamen Erfolg. Ich selbst habe in meiner beruflichen Laufbahn unterschiedlichste Funktionen wahrgenommen und dabei natürlich für die jeweiligen Interessen gekämpft. Solche Zielkonflikte haben aber nichts mit Grauzonen zu tun. Wir sind nun mal ein ergebnisorientiertes Unternehmen und haben ambitionierte Ziele, die wir auch hart einfordern. Aber Trickereien und Regelverstöße müssen tabu sein. Regeln – gleich ob Gesetze, Verordnungen oder unternehmensinterne Richtlinien – sind einzuhalten. Ohne Ausnahme.

**GÖBEL:** Das gilt vor allem im Premiumsegment: Der Kunde kauft eine Marke, die ihn emotional packt und der er vertraut. Er identifiziert sich stark mit den Vier Ringen. Das schließt unlauteres, unseriöses Geschäftsgebaren definitionsgemäß aus. Ich mag das Leitbild vom ehrbaren Kaufmann als Grundlage für unsere unternehmerischen Aktivitäten. Dieser hat auch Zielkonflikte auszuhalten – und käme dabei, bei allem wirtschaftlichen Ehrgeiz, nie auf die Idee, Regelbrüche in Betracht zu ziehen. Es zählt der Handschlag!



## WENDELIN GÖBEL

### Personal und Organisation

Wendelin Göbel wurde 1963 in Eichstätt, Bayern, geboren. Nach einer Ausbildung zum Verlagskaufmann und dem Studium des Wirtschaftsingenieurwesens an der FH München begann Göbel 1987 seine berufliche Laufbahn bei Audi. Er bekleidete verschiedene Funktionen, unter anderem im Einkauf bei Audi und im Volkswagen Konzern. Von 2003 bis 2007 stand er dem Generalsekretariat der AUDI AG vor und war Mitglied des Strategiekreises. Anschließend leitete Göbel das Generalsekretariat des Volkswagen Konzerns und der Marke Volkswagen. 2017 wurde Göbel in den Vorstand der AUDI AG berufen. Dort ist er verantwortlich für den Geschäftsbereich Personal und Organisation.





## HOLGER ECKSTEIN

Integritätsexperte



Holger Eckstein, geboren 1965, studierte Betriebswirtschaftslehre an der Wissenschaftlichen Hochschule für Unternehmensführung (WHU) in Vallendar. Nach zehn Jahren als Unternehmensberater, Führungskraft und Personalberater machte er sich im Jahr 2000 selbstständig als Life & Leadership Coach und Change-Management-Berater. In den Folgejahren entwickelte er sich weiter zum Sinn- und Integritätsexperten. Er hilft Menschen und Unternehmen dabei, durch Integrität ihr Leben und ihr Business so zu gestalten, dass es „Sinn macht“ und für alle Beteiligten das größte Wohl hervorbringt.

### Integrität zahlt sich also langfristig aus?

**ECKSTEIN:** Ja, „sauber bleiben“ lohnt sich. Es gibt das Vorurteil, dass Integrität der Karriere schadet. Dass Ja-Sagen und widerspruchsfreier Gehorsam doch viel schneller zum Ziel führen. Aus meiner langjährigen Erfahrung als Transformations-Coach kann ich sagen: Das stimmt definitiv nicht. Integrität führt zu Gefolgschaft. Ich spüre eine große Sehnsucht der Menschen nach Führungspersonlichkeiten, die eben nicht im Zweifel nach dem Interesse einer Fraktion gehen, sondern für ihre eigenen Überzeugungen eintreten. Meine klare Empfehlung an Audi ist: Stehen Sie zu Ihren Werten. Dann werden sich andere nach Ihnen ausrichten.

**GÖBEL:** Guter Punkt. Erfolgreiche Transformation braucht eine zeitgemäße Führungs- und Zusammenarbeitskultur. Ich stamme hier aus der Region, bin vor 30 Jahren zu Audi gestoßen und durfte eine beispiellose Erfolgsgeschichte miterleben. Aber darauf dürfen wir uns nicht ausruhen. Wir wissen, dass wir uns an vielen Stellen ändern müssen. So entwickeln wir beispielsweise unser Führungsleitbild und den Code of Conduct weiter. Für mich sind die zentralen





Unternehmenswerte: Wertschätzung, Offenheit, Verantwortung und Integrität. Und mit dem Stimmungsbaremeter befragen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig zu den Fortschritten – ein guter Indikator für Integrität und Kultur bei Audi.

**ECKSTEIN:** Man muss sich darüber klar werden, dass ein gezielter Kulturwandel ein langjähriger, tiefgreifender Prozess ist. Dafür gibt es keine Bedienungsanleitung. Das ist unbequem und fordert den Führungskräften einiges ab. Auf diesem Weg hilft der ehrliche Dialog mit den Mitarbeitern. Sie werden überrascht sein, welches Potenzial Ihre Mitarbeiter hier entfalten. Denn glauben Sie mir, die Menschen spüren sehr genau, ob man es mit der Veränderung wirklich ernst meint oder nicht.

### STEFAN KÜHL Professor für Soziologie

Stefan Kühl, geboren 1966, studierte Geschichts- und Wirtschaftswissenschaften an der Universität Bielefeld, an der John Hopkins University Baltimore, an der Université Paris Nanterre und an der University of Oxford. Er promovierte in Soziologie an der Universität Bielefeld und in Wirtschaftswissenschaften an der Universität Chemnitz. Nach verschiedenen Professuren, unter anderem an der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg, ist Kühl seit 2007 Professor für Soziologie an der Universität Bielefeld. Zudem arbeitet er als Organisationsberater für die Firma Metaplan.



- > Wirtschaftlicher Erfolg und verantwortungsvolles Handeln sind für Audi untrennbar miteinander verbunden.
- > Deswegen hat Audi „Integrität, Respekt und Zusammenarbeit“ als eigenständiges Strategieziel definiert – gleichberechtigt mit „Unternehmensimage“, „Agilität“ und „profitables Wachstum“.
- > Um dieses Ziel zu erreichen, geht Audi ganzheitlich vor – entwickelt bestehende Prozesse, Strukturen und die Unternehmenskultur konsequent weiter und stärkt so die Zukunftsfähigkeit der Vier Ringe.

### Meint es Audi denn ernst?

**GÖBEL:** Zunächst einmal gibt es bereits heute einen tollen Spirit in der Mannschaft. Dieser hat Audi groß gemacht. Aber wir stellen uns auch die Frage, wie wir unser Werteverständnis weiterentwickeln. Das geht nur über einen offenen Dialog über alle Hierarchien hinweg. Dafür haben wir Plattformen und Formate geschaffen, in denen „Querdenkertum“ erlaubt, sogar erwünscht ist. Neue Ideen einfacher ansprechen und offen diskutieren – das wünsche ich mir.

**KÜHL:** Die meisten Innovationen entstehen doch durch das Ausloten von Grenzen. Wir Organisationssoziologen sprechen gerne vom Konzept der „brauchbaren Illegalität“. Nur wenn Organisationsmitglieder permanent situativ ausbalancieren, ob sie lieber den formalen Strukturen entsprechend handeln oder von den Regeln abweichen, werden Organisationen überhaupt erst agil. Nicht umsonst gilt „Dienst nach Vorschrift“ als eine der effektivsten Streikformen in Unternehmen.

**ECKSTEIN:** Klar ist, dass mit „Dienst nach Vorschrift“ keine Firma eine Transformation bewältigen wird. Dafür braucht es Unternehmertum und Gestaltungswillen. Und Integrität setzt die Leitplanken. Dabei sind Gesetze, Verordnungen und Regeln natürliche Grenzen, die nicht verhandelbar sind. Für diesen Balanceakt braucht es ein gemeinsames Verständnis von „Was geht?“ und „Was ist tabu?“, das für alle gilt.

**SEITZ:** Ich glaube, eines ist uns allen klar: Einen zweiten Dieselskandal darf es nicht geben. Dieses Ziel eint uns alle. Dazu verfolgen wir das Leitbild vom integren Unternehmer. So haben wir die Bereiche Integrität, Compliance und Risikomanagement zusammengefasst und gestärkt. Wir haben unsere Prozesse in der Produktentwicklung geschärft und Integrität zur Chefsache im Vorstand gemacht.

**GÖBEL:** Und wir binden alle Mitarbeiter mit ein. Integrität, Kultur und Compliance sind keine Wellnessthemen, sondern haben sehr konkrete Konsequenzen und messbare Auswirkungen. Es geht um Reputation und um ökonomischen Erfolg. Und damit letztlich auch um sichere Arbeitsplätze in der Zukunft.



Im Probenraum der Audi Bläserphilharmonie: Die Audi Vorstände Alexander Seitz und Wendelin Göbel sowie Stefan Kühl und Holger Eckstein im Dialog mit Musikern.

## AUDI BLÄSER- PHILHARMONIE

Seit 1962 bietet Audi musikbegeisterten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Ingolstadt die Möglichkeit, im sinfonischen Blasorchester des Unternehmens zu spielen. Rund 60 Mitglieder umfasst die Audi Bläserphilharmonie, die an den Sommerkonzerten beteiligt ist, jeden Herbst ein Benefizkonzert gibt und Einladungen zu Auftritten in ganz Deutschland folgt. Zwei Drittel der Besetzung sind aktuelle und ehemalige Audi Mitarbeiter. Daneben finden aber auch andere Laienmusiker der Region einen Platz in den Reihen des Orchesters.



# HERAUSFORDERND

KOOPERATIONEN FÜR AUTONOMES FAHREN UND KÜNSTLICHE INTELLIGENZ



Zwei starke Technologiestatements //

## Stück für Stück intelligenter

2017 stellte Audi die **Concept Cars Elaine** und **Aicon** der Öffentlichkeit vor. Beide weisen unterschiedlich weit in die autonom fahrende Zukunft: Elaine gibt den Ausblick auf das nächste Level, Aicon ist mit seinem neuartigen Innenraumkonzept noch futuristischer und kommt vollständig ohne Lenkrad und Pedalerie aus. Sie zeigen, wie visionär Audi heute denkt und welche Anforderungen Automobile in Zukunft erfüllen sollen. Um das autonome Fahren schnellstmöglich voranzutreiben, geht Audi zusätzlich Kooperationen ein und baut sein globales Netzwerk im Bereich der künstlichen Intelligenz weiter aus. Unter anderem fördert Audi seit 2017 gemeinsam mit dem **Lehrstuhl für Bioinformatik der Johannes-Kepler-Universität Linz** die Grundlagenforschung auf diesem Gebiet. Neben dem „Audi.JKU deep learning center“ und weiteren Hochschulkooperationen zum Themenschwerpunkt AI arbeitet Audi auch mit Topunternehmen der Elektronikindustrie, wie der **NVIDIA**, zusammen.

LESEN SIE  
HIER MEHR  
ZUM  
ZUKUNFTS-  
FELD  
AUTO-  
NOMES  
FAHREN.

WWW

[audi.com/gb17/AI](http://audi.com/gb17/AI)

# ANSPORNEND



## Audi auf dem UN-Kongress // **AI for Good**

Artificial Intelligence (AI) ist eine Schlüsseltechnologie für das autonome Fahren. Und nicht nur das: Auch unsere Arbeitswelt wird künstliche Intelligenz verändern. Um sicherzustellen, dass AI zum Wohl der Gesellschaft eingesetzt wird, hat Audi seit mehr als zwei Jahren die **be<sup>yond</sup> Initiative** etabliert, ein interdisziplinäres Netzwerk aus internationalen AI-Vordenkern. Rupert Stadler stellte die Initiative im Juni 2017 beim „**AI for Good Global Summit**“ der Vereinten Nationen (UN) in Genf vor. Bei **be<sup>yond</sup>** treffen Experten von Audi auf Softwareingenieure, Philosophen, Psychologen, Rechtsexperten und Start-up-Unternehmer. Für ein gutes Miteinander von Mensch und Maschine.



## Start-up-Spirit bei Audi // **In 25 Stunden zu neuen Software- ideen**

Mit 19 interdisziplinären Teams Richtung Fabrik der Zukunft: Beim zweiten **Smart Factory Hackathon** drehte sich im Oktober 2017 alles um Big Data, Machine Learning, Algorithmen und Datenvisualisierung. Mit dabei waren **rund 80 Data-Science-Talente** aus zehn Ländern. Anhand echter Datensätze aus der Audi Produktion wurden in einem 25-Stunden-Sprint Softwarelösungen für die Fabrik der Zukunft entwickelt. Die besten Lösungen sollen später in die Praxis umgesetzt werden. Die Gewinner: ein Studententeam und ihr Modell, mit dem sich schon frühzeitig potenzielle Fehler im Karosseriebau voraussagen lassen.



# GEWASST

TEXT: Kerrin Nausch // FOTOS: Klaus Melenthin, Markus Klug, Shutterstock



**Audi Perspektivwechsel  
Matthias Brendel // Berlin**

Ist das Auto tot? Nein – es muss nur neu gedacht werden. Weiter. Digitaler. Damit die Transformation zur Digital Car Company bis 2025 gelingt, sind neue Ansätze gefragt. So wie die Audi Denkwerkstatt in Berlin. Als Start-up unter Start-ups setzen Matthias Brendel und sein Team hier auf Ideen aus dem Unternehmen auf, entwickeln sie weiter und spielen sie an Audi zurück. Im Coworking-Space „Factory Görlitzer Park“ lebt das Team täglich Perspektivwechsel.

# INSPIRIEREND



„MOBILITÄT HABEN WIR IN DER VERGANGENHEIT ALLEIN ÜBER DAS AUTO DEFINIERT. ZUKÜNFTIG MÖCHTEN WIR DAS AUCH ÜBER WEITERE ANGEBOTE MACHEN.“

### Audi Perspektivwechsel Matthias Brendel // Berlin

Die Audi Denkwerkstatt ist mittendrin. In Berlin. Der Stadt, in die es unzählige Vordenker, Macher und Gründer zieht. Wo es das richtige Netzwerk für Entrepreneurre gibt. Wo jährlich zwei Milliarden US-Dollar Venture-Capital in Start-ups fließen. Am wichtigen Ideen-Hotspot in Westeuropa, neben London und Paris. Auch immer mehr große Unternehmen wollen dorthin. Die Denkwerkstatt ist bereits seit Herbst 2016 da. Ein gewagtes Experiment, das längst zum etablierten Format geworden ist.



Wenn man Matthias zuhört, merkt man schnell, warum er prädestiniert für die Audi Denkwerkstatt ist. Er bringt nicht nur seine fachliche Qualifikation nach mehreren Jahren als Antriebsingenieur in der Technischen Entwicklung bei Audi mit. Seine größte Stärke ist die Begeisterungsfähigkeit für Ideen und Nachhaltigkeit, die mehr als nur Antrieb und Auto betreffen.

Die Augen des 35-Jährigen leuchten, als er berichtet, woran er mit seinem Team arbeitet. Die Denkwerkstatt hat den Auftrag, weit über das Fahrzeug hinauszugehen. Also nicht nur an Autofahrer zu denken, sondern an alle Verkehrsteilnehmer. Denn Audi arbeitet an adäquaten Lösungen, die zu den Bedürfnissen der Kunden passen.

Ein innovatives und Start-up-orientiertes Umfeld war für die Denkwerkstatt daher von Anfang an kritischer Erfolgsfaktor. Das siebenköpfige Team startete in einem Berliner Coworking-





## AUDI DENKWERKSTATT

Gut vernetzt, schnell und fester Bestandteil der Berliner Start-up-Community: In der Audi Ideenschmiede werden aus den Wünschen urbaner Kunden Lösungen für die Mobilität der Zukunft.

[www.audi-denkwerkstatt.com](http://www.audi-denkwerkstatt.com)



von Berlin sofort getestet und analysiert werden können. Sind diese wirklich gut genug, um nachhaltig Probleme in den Griff zu bekommen, folgt die nächste Challenge: daraus ein tragfähiges Geschäftsmodell zu entwickeln.

Matthias ist stolz darauf, bereits ein wirkliches Spin-off gestartet zu haben, das eigene Geschäfte macht. Er schwärmt von der riesigen Energie, die durch die neue Art des Zusammenarbeitens freigesetzt wird. Und verrät ein wichtiges Learning: Perspektivwechsel ist nicht immer bequem.

**„WIR LEBEN DEN NETZWERK-  
GEDANKEN ZU 100 PROZENT.  
DAZU GEHÖRT AUCH, DASS WIR  
PERSÖNLICH MAXIMAL AUS  
UNSEREN EIGENEN KOMFORTZONEN  
RAUSGEHOLT WERDEN.“**

Space. Es gibt ein Audi Teambüro, aber alle Mitarbeiter können auch andere Flächen wie Bibliothek, Meetingräume und Küche nutzen. Ebenfalls dort ansässig sind weitere Ableger internationaler Unternehmen sowie einzelne Freelancer und Start-ups. Ideale Bedingungen zum Networking. Hier wird extrem schnell und kreativ gearbeitet. Von etablierten Strukturen und Prozessen sollen sich die Audi Mitarbeiter in der Denkwerkstatt ganz bewusst lösen.

Zum Kernteam der geschäftsbereichsübergreifenden Einheit kommen für jeweils sechs Monate weitere 15 Audi Kollegen von Standorten wie Ingolstadt und Neckarsulm. Auch wenn die Idee der Denkwerkstatt in der Technischen Entwicklung geboren wurde, stammen die Teilnehmer heute aus allen Geschäftsbereichen. Vom Vertrieb über die Beschaffung bis zum Design ist alles vertreten. Der Vorteil: Gestaltet man die Gruppe heterogen, wird mehr hinterfragt. In der Folge entstehen mehr innovative Lösungen, die im kreativen Umfeld

Während ihrer sechs Monate in Berlin wohnen die Teilnehmer auch zusammen. Sie teilen sich jeweils mit zwei bis drei Personen Apartments in einem Boardinghouse. Was die meisten seit ihrem Studium nicht mehr gemacht haben, funktioniert und lässt das Team noch näher zusammenrücken. Und so ist die Denkwerkstatt vom ersten Tag an nicht nur Ideen-Inkubator, sondern auch Transformations-Turbo. Denn wenn die Teilnehmer nach sechs Monaten wieder nach Ingolstadt oder Neckarsulm zurückkehren, haben sie auch die Start-up-Denkultur mit im Gepäck. So wächst von Runde zu Runde das Neudenkernetzwerk. Und damit die Innovationskraft, die Audi auch in Zukunft Vorsprung sichert.





# 04 // DIE VOLT GRÄBER

TEXT: Verena Schwanitz // FOTOS: Bernhard Huber, AUDIAG



Auf der Weltkarte hat der Rennstall der Vier Ringe eine markante Position: Neuburg an der Donau, 35 Kilometer südwestlich von Ingolstadt und 95 Kilometer nördlich von München. Wo während der Rennsaison 500 PS starke DTM-Boliden ihren letzten Schliff erhalten, trifft Rupert Stadler, Vorstandsvorsitzender der AUDI AG, auf Alejandro Agag, CEO der elektrischen Rennserie Formel E. Zwei Visionäre, ein faradayscher Käfig und ein spannungsgeladener Diskurs über Familienpolitik, extremen Pioniergeist, illuminierte Rennautos und Frauen am Steuer.



Herr Agag, durch Ihren Flug nach München sind Sie für knapp eine halbe Tonne CO<sub>2</sub>-Ausstoß verantwortlich. Fühlen Sie sich da nicht wie ein Umweltfrevler oder haben Sie dafür CO<sub>2</sub>-Zertifikate gekauft?

**AGAG:** Ertappt! Ehrlich gesagt nein. Mobilität ist heute fast immer eine Belastung für die Umwelt. Deshalb tun wir bei der Formel E alles dafür, erneuerbare Energien und Effizienz in den Fokus zu rücken. Wie unsere Gesellschaft sind wir mit hoher Drehzahl auf dem Weg in das Elektrozeitalter.

Herr Stadler, wie wichtig ist Ihnen ein kleiner ökologischer Fußabdruck bei Audi?

**STADLER:** Unser Ziel ist es, die Emissionen unserer Autos weiter zu reduzieren und diese in sauberen Werken zu produzieren. Zur gleichen Zeit müssen wir wirtschaftlich erfolgreich sein, um einen positiven Einfluss auf die Gesellschaft zu haben. Ein kleiner ökologischer Fußabdruck ist mir dabei sehr wichtig. Jeder, der in seinem Unternehmen nicht langfristig für Nachhaltigkeit sorgt, wird keine Zukunft haben.

# „Bei aller Unsicherheit war die Formel E für mich gleich zu Beginn ein heller Stern am Himmel.“

Rupert Stadler



## ALEJANDRO AGAG

ist 1970 in Madrid geboren. Der Betriebswirt war mit 28 Jahren der jüngste spanische Politiker mit einem Sitz im Europäischen Parlament. 2001 entschied er sich die Politik zu verlassen und wechselte in den Motorsport. Alejandro Agag erwarb die spanischen TV-Rechte für die Formel 1 und führte das spanische GP2-Team zum Erfolg. Seit 2012 ist er Geschäftsführer und Promoter der Formula E Holdings. 2002 heiratete er Ana Aznar Botella, die Tochter des ehemaligen Premierministers von Spanien. Die beiden haben vier Kinder.

**Herr Agag, Sie predigen Nachhaltigkeit. Hand aufs Herz, beziehen Sie zu Hause Grünstrom?**

**AGAG:** Ich habe zwei Wohnsitze. Im sonnigen Spanien habe ich Solaranlagen auf dem Dach. In London trübt das Regenwetter meine Bilanz.

**Warum hat es Sie nach London gezogen, war Ihr Wechsel aus der Politik in den Motorsport der Grund?**

**AGAG:** Das war die Macht meiner Frau. Für sie habe ich die Politik verlassen. Ihr Vater war in Spanien Premierminister. Zum Schluss haben wir jeden Tag über Politik geredet. Und wissen Sie, irgendwann hatte ich es satt. Da habe ich beruflich eine Affäre gesucht und in der Formel E gefunden.

**Herr Stadler, haben Sie schon den Audi e-tron FE04 bewegt?**

**STADLER:** Das kommt definitiv als Nächstes dran! Den Audi RS5 DTM bin ich schon einige Male gefahren. Er ist laut, hart und wild wie ein unbändiges Tier. Und er macht mächtig Spaß. Ich habe großen Respekt vor den Fahrern, die oft in voller Rennmontur bei 65 Grad im Cockpit Vollgas geben müssen. Die Bremsleistung dieser Boliden ist unglaublich. Über den e-tron FE04 wurde mir voller Begeisterung berichtet, dass er eine sagenhafte Beschleunigung hat. Ich freue mich schon darauf, mit diesem Rennwagen die Doppelrechtskurve in Neuburg zu fahren.

**Viele halten Sie für einen Spinner, weil Sie den Mut hatten, eine umweltfreundliche Motorsportserie zu etablieren, Herr Agag.**

**AGAG:** Stimmt, das sehen viele so. Zu Beginn musste ich mein Team auf Teufel komm raus für die Idee begeistern und dabei um das nackte Überleben kämpfen. Viele Skeptiker betrachteten uns mit Argwohn und Arroganz. Sie waren überzeugt, dass dieses Abenteuer nur von kurzer Dauer sein würde. Die größte Herausforderung war es, die großen Sponsoren und Autohersteller von der langfristigen Perspektive zu überzeugen. Jetzt bin ich verblüfft, wie schnell die Formel E gereift ist. Viel schneller als erwartet. Wir waren zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Unsere Idee war verrückt und verwegen, aber unser Mut hat sich ausgezahlt.

**STADLER:** Verrückt? (*Lacht.*) 2006 galt das auch für Audi und den Diesel in Le Mans. Danach kamen wir sogar mit einem Diesel-Hybrid. Wir haben mit Audi Sport etliche Trophäen und Siege nach Hause gefahren. Und nach all den Jahren haben wir Le Mans 2017 verlassen. Wir sind mit einem lachenden und einem weinenden Auge gegangen. Aber oft sind es die gewagten Entscheidungen, die einen Erfolg prägen. Bei aller Unsicherheit war die Formel E für mich gleich zu Beginn ein heller Stern am Himmel. Die erste Pole-Position gehört uns, wir haben als erster deutscher Premiumhersteller ein Werkteam gemeldet, andere Wettbewerber sind uns rasch gefolgt.

**Apropos Pole-Position. Was elektrisiert Sie an der Formel E?**

**AGAG:** Unsere Rennserie ist einzigartig. Quer durch die Stadt, vorbei an Wohnhäusern, Geschäften und Parks, fahren die Elektrorennautos um die Spitze. Vermutlich werden zwei Drittel aller Menschen im Jahr 2050 in Metropolen leben. Beste Voraussetzung dafür, die Rennen in den großen urbanen Zentren rund um den Globus auszutragen. Hier bin ich der Zirkusdirektor und vereine die Artisten in einer spannenden Show in der Manege.

**STADLER:** Als elektrische Rennserie zeigt die Formel E eindrucksvoll, dass packender Motorsport auch nahezu emissionsfrei geht. Ich freue mich schon, wenn der Formel-E-Zirkus seine Show wieder in Berlin zeigt. Die Rennstrecke auf dem ehemaligen Flughafen Tempelhof ist etwas ganz Besonderes.



Asien-Express: das Formel-E-Auftaktrennen der Saison 2017/18 vor der beeindruckenden Kulisse Hongkongs.

**diesjährige Saisonfinale absagen. Reden Sie sich jetzt Ihre Serie schön?**

**AGAG:** Auch die Formel E polarisiert. Und wir wollen ja nicht durch die bio-grüne Brille betrachtet werden. Unterschiedliche Meinungen und kontroverse Standpunkte gehören zum Motorsport und machen ihn spannend.

**STADLER:** Dem kann ich sehr gut folgen. Kontroversen machen den Motorsport auch für uns bei Audi so interessant.

**Wählen Sie die Austragungsorte der Formel E nach dem Potenzial der Märkte oder nach den Wünschen Ihrer Sponsoren?**

**AGAG:** Wir bringen das Renngeschehen zu den Zuschauern und nicht umgekehrt. Zu Beginn war das kein Zuckerschlecken. Wir waren dort, wo wir

**“**  
**In den engen Stadtkursen ist Tempo 210 enorm schnell und der Fahrer knutscht beim kleinsten Fehler sofort die Betonwand.**  
**”**  
*Alejandro Agag*

**Motorsport bedeutet Geschwindigkeit. Die Formel-E-Autos sind mit 210 Stundenkilometern ziemlich langsam. Wie wollen Sie auf Speed kommen, Herr Agag?**

**AGAG:** Unser Erfolgsrezept sind die Schauplätze. Wir reisen von der Skyline Hongkongs über die Ewige Stadt Rom und die Perle des Südens Marrakesch bis hin zum Big Apple. In den engen Stadtkursen ist Tempo 210 enorm schnell und der Fahrer knutscht beim kleinsten Fehler sofort die Betonwand. Wir erleben nervenkitzelnde Action vor atemberaubenden Kulissen.

**Das mögen Sie so sehen – beim letzten Rennen in Montreal war der Teufel los. Die Anwohner protestierten gegen die Formel E. Sie mussten dort sogar das**

geduldet wurden. Heute fokussieren wir uns auf die wichtigsten Automobilmärkte. Deshalb kämpfen wir dafür, in Deutschland zwei Rennen auszutragen. Neben Berlin wäre München als pulsierende Metropole großartig. Ein Rennen im Zentrum von London vor dem Buckingham Palace wäre auch ein Traum. Dazu brauchen wir die Erlaubnis einer wirklich wichtigen Adelsdame (*lacht*). Außerdem steht China ganz oben auf meiner Liste.

**Hängt China mit der Elektroquote Deutschland ab, Herr Stadler? Einer von zehn Audi muss 2019 dort mit Elektroantrieb verkauft werden.**

**STADLER:** Ich kann sehr gut nachvollziehen, dass die chinesische Regierung den Luft- und Klimaschutz in den großen

Städten rasch verbessern will. Kein Mensch möchte unter einer grauen Dunstglocke aus verpesteter Luft leben. China als bevölkerungsreichstes Land der Welt wird bei der E-Mobilität den Takt vorgeben. Da zahlt es sich aus, dass wir mit FAW einen chinesischen Joint-Venture-Partner an unserer Seite haben. Seit genau 30 Jahren arbeiten wir erfolgreich zusammen. Wir haben einen gemeinsamen Zukunftsplan aufgestellt, in dessen Mittelpunkt die Elektromobilität steht. Ich bin jedes Mal erstaunt, wenn ich in China eine neue Automarke entdecke, die nur Elektroautos produziert.

**Mal ehrlich, Herr Stadler, möchten Sie mit umweltverträglichem Rennsport eigentlich nicht nur das Image von Audi aufpolieren?**

**STADLER:** Auf keinen Fall. Nachhaltigkeit und Urbanisierung sind zwei Grundpfeiler unserer Strategie 2025 und bedeuten für uns schlicht Zukunftsfähigkeit. Ich glaube, ich kann dabei für alle Audianer sprechen. Wir sehen die elektrische Rennserie als Symbol für Fortschritt und Innovation. Unser Motto für die Formel E ist Emotion statt Emission.

**Herr Stadler, Kritiker halten Audi vor, im Qualifying zur E-Mobilität keine Bestzeit herausgefahren zu haben.**

**STADLER:** Der Sieger eines Rennens wird nicht im Qualifying festgelegt. Elektromobilität ist ein zentraler Impulsgeber für unsere Produktentwicklung. Ausschlaggebend sind eine üppige elektrische Reichweite und die passende Ladeinfrastruktur. Bereits 2009 haben wir den Audi R8 e-tron vorgestellt. Das war einer der ersten elektrischen Supersportwagen der Welt. Er ging zwar nie in Serienfertigung, aber war unser Technologieträger und Lernlabor mit E-Antrieb. 2011 kamen wir mit dem Audi Q5 hybrid auf den Markt. In den nächsten Monaten fahren wir mit dem Audi e-tron, unserem ersten voll-elektrischen SUV, auf die Straße. Audi zeigt wie keine andere Marke, wie gut

**Ich bin jedes Mal erstaunt, wenn ich in China eine neue Automarke entdecke, die nur Elektroautos produziert.**

*Rupert Stadler*

Sportlichkeit und Elektromobilität harmonieren. Ich bin sicher, das sehen auch unsere Kunden so.

**Was passiert denn mit den alten Akkus der Formel-E-Rennwagen, Herr Agag?**

**AGAG:** Wir nutzen die Batterien bis zu zehn Jahre lang. Sie werden pro Jahr etwa 30 Mal geladen. Sie haben eine extrem lange Lebensdauer. Danach werden sie für andere Zwecke genutzt oder ressourcenschonend recycelt.

**Deutschland gewinnt den Großteil seines Stroms über Kohlekraftwerke. Ist das nicht eine schwere Hypothek für die E-Mobilität, Herr Stadler?**

**STADLER:** Ist ein Glas halb voll oder halb leer? Ich bin Optimist. Schritt für Schritt verbessert sich die ökologische Bilanz unserer Gesellschaft. Und auch die Energieproduzenten und die Autoindustrie als Leitbranche laufen im Tandem. Mobilität verändert sich rasant und deshalb muss auch der Motorsport nachhaltig sein. Dabei ist es nur gut, wenn wir unkonventionell denken und die Zukunft anpacken. Für mich bedeutet das, mutige unternehmerische Entscheidungen zu treffen und unsere Audi Mannschaft auf die Zukunft einzuschwören. Genau deshalb haben wir vor Kurzem mit Audi. Zukunft. eine Beschäftigungsgarantie bis 2025 vereinbart. Nur wenn alle Audianer wissen, dass sie auch 2025 noch einen sicheren Job haben, entfalten sie ihre volle Energie für unsere gemeinsamen Ziele.

**AGAG:** Mir bereitet es schon Kopfschmerzen, ein Team aus hundert Mitarbeitern zu führen. Ich finde es



**RUPERT STADLER**

wurde 1963 im bayrischen Titting geboren. Er studierte Betriebswirtschaftslehre und arbeitete ab 1990 bei Audi im Bereich Controlling für Marketing und Vertrieb. Von 1994 bis 1997 war er Kaufmännischer Geschäftsführer bei der Volkswagen/Audi España S.A. in Barcelona. Anschließend leitete Stadler das Generalsekretariat beim Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und ab 2002 zusätzlich die Konzern-Produktplanung. Er ist seit 2003 Mitglied des Vorstands der AUDI AG und seit 2007 Vorstandsvorsitzender der AUDI AG. 2010 wurde er zusätzlich in den Vorstand der Volkswagen AG berufen. Zusammen mit seiner Frau Angelika hat er drei Kinder und lebt in Ingolstadt.

bewundernswert, wie Rupert rund 90.000 Audianer lenkt.

**Audi Modelle werden mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß produziert. Ist die heutige Modellpalette von Audi wirklich so umweltfreundlich, wie Sie behaupten?**

**STADLER:** Dazu nur drei Fakten. Wir haben in Ingolstadt eine der umweltfreundlichsten Lackierereien weltweit. Hier wird unser Werk mit regenerativem Wasserkraftstrom versorgt. Und mit unserer Wasseraufbereitungsanlage sparen wir künftig jährlich bis zu eine halbe Million Kubikmeter Frischwasser. Das entspricht dem Jahresverbrauch von mehr als 11.000 Menschen. Wir haben uns vorgenommen, an all unseren Standorten vollständig CO<sub>2</sub>-neutral und abwasserfrei zu produzieren. Für eine nachhaltige Mobilität müssen unsere Autos umweltschonend hergestellt werden. Das erwarten Kunden, aber natürlich auch unsere Mitarbeiter.

ration dominiert Motorengeräusch den Alltag. Ich kann mir gut vorstellen, dass wir für unsere Serienautos in Zukunft per App verschiedene Motorsounds herunterladen können. Vor Kurzem bin ich einen Prototyp mit E-Antrieb gefahren. Er schnurrte wie eine Katze, klang aber wie ein Audi R8.

**Zuletzt sah sich die Formel E mit Manipulationsvorwürfen konfrontiert. Konnten Sie die Sache aufklären, Herr Agag?**

**AGAG:** Richtig, es ging um den FanBoost. Unsere Fans können über Social-Media-Kanäle für ihren Favoriten stimmen. Die drei Fahrer mit den meisten Stimmen können im Rennen eine Extraportion Energie nutzen. Kurzfristig stehen ihnen dann 27 PS mehr zur Verfügung. Dies ermöglicht häufig den Überholvorgang. Es wurde vermutet, dass Bots diese Online-Abstimmung manipuliert hätten. Wir sind dem nachgegangen, haben

tiker zu überzeugen, wird es ab Saison 2018/19 keinen Wechsel mehr geben. Aber wir haben noch genügend andere verrückte Ideen. Sobald die Technik es ermöglicht, möchte ich die Autos illuminieren. Rot für Attacke, Grün für den Energiesparmodus.

**Herr Stadler, der Autowechsel in der Formel E verdeutlicht exakt das Dilemma der fehlenden Reichweite. Wann schalten Sie auf Attacke?**

**STADLER:** Unser Entwicklungsteam fährt schon wahre Spitzenzeiten. In Kürze entsteht in Brüssel unser erstes vollelektrisches SUV, mit einer Reichweite von bis zu 500 Kilometern. Das Automobilwerk hat weltweit die erste CO<sub>2</sub>-neutrale Großserienfertigung im Premiumsegment. Unsere Vereinbarung mit der Belegschaft sichert die Werkbelegung mit E-Modellen an unseren deutschen Standorten. Elektromobilität birgt Chancen für viele. Auch Audi Kunden werden fühlen, wie viel Spaß elektrisches Fahren bereitet. Die Formel E ist unser Leuchtturm, auch für die Serienproduktion.

**Vor Kurzem bin ich einen Prototyp mit E-Antrieb gefahren. Er schnurrte wie eine Katze, klang aber wie ein Audi R8.**

*Rupert Stadler*

**Herr Agag, leiser Motorsport ist per se nicht spektakulär. Wie wecken Sie trotz Ihrer „Sound of Silence“-Kulisse Emotionen bei den Fans?**

**AGAG:** Das Leben ist kein Hardrock-Konzert. Unsere Rennen wirken auf Alt und Jung unterschiedlich und sind echte Familien-Happenings. Für die Millennials und die Generation YouTube ist es selbstverständlich, dass unsere E-Rennwagen kaum hörbar sind. Immerhin muss sich bei unseren Rennen niemand die Ohren zuhalten.

**STADLER:** Auch wenn wir zunehmend die E-Gitarre spielen, in meiner Gene-

aber keine stichhaltigen Beweise entdeckt. Trotzdem schützen wir unsere Social-Media-Kanäle so gut wie möglich, auch mit künstlicher Intelligenz.

**Herr Agag, bei den bisherigen Rennen brechen Sie den Akt nach dem Vorspiel ab, indem Sie dem Fahrer zumuten, das Auto auf halber Strecke zu wechseln. Ist das spannender Motorsport?**

**AGAG:** Fans finden den Wechsel unterhaltsam und für die Fahrer ist es ein wichtiges Strategieelement. Um Skep-

**In den letzten 20 Jahren kamen alle Weltmeister der Formel 1 aus Europa und waren ausschließlich Männer. Herr Agag, wie gedenken Sie die Talente von morgen, zum Beispiel begabte Rennfahrer aus Asien, in die Formel E zu bringen?**

**AGAG:** Sie treffen einen zentralen Punkt. Unsere Formel-E-Rennställe stellen ihre Teams nach nur einem Ziel zusammen: Erfolg! Selbstverständlich wäre es toll, zum Beispiel auch chinesische Fahrer zu elektrisieren. China hat der NBA mit Yao Ming einen riesigen Boom beschert. Ein solches Talent wäre für unsere Rennserie ein echter Glücksfall. Und ich habe selbst vergeblich versucht, Frauen in die Serie zu holen. Fakt ist aber, dass bis jetzt noch keine schnell genug war ...

... also doch das Klischee von den Frauen und dem Autofahren?

**AGAG:** Glauben Sie mir, für eine talentierte Pilotin sind wir offen. Ich nehme gerne Bewerbungen entgegen.

Teamgeist. Da können wir bei Audi noch einiges dazulernen. Ansonsten sind die Unterschiede nicht so groß. Am Ende zählen die karierte Flagge und der Platz auf dem Siegereppchen!



Wie E und je: Rupert Stadler und Alejandro Agag tauschen sich zu der elektrischen Rennserie Formel E aus.

# „Wir haben noch genügend andere verrückte Ideen. Sobald die Technik es ermöglicht, möchte ich die Autos illuminieren.“

*Alejandro Agag*

**Viele vermissen Tesla in Ihrer Rennserie. Konnten Sie Elon Musk nicht überzeugen?**

**AGAG:** Ich tausche mich intensiv mit ihm aus und wir philosophieren immer wieder über seine Marspläne. Doch er sagt mir regelmäßig ab, weil er seine Ingenieure lieber zur Entwicklung von Serienautos herausfordert. Tesla wäre ein starker Gegner für Audi.

**STADLER:** Warum nicht? Zu Beginn war ich mir unsicher, ob wir in die Formel E einsteigen sollten. Nun folgen uns auch BMW, Mercedes und Porsche. Das bestätigt unseren Mut. Den Wettbewerb nehmen wir gerne an. See you on the race track!

**Herr Stadler, gilt die alte Marketingfloskel „Win on Sunday, sell on Monday“ für Ihren Vertrieb noch immer?**

**STADLER:** Ja klar, sonst würden wir uns nicht in der DTM, im Kundensport, in der Rallycross-Weltmeisterschaft und der Formel E engagieren. Aber mir ist der unternehmerische Spirit genauso wichtig. Bei Entscheidungen im Motorsport geht es um Agilität, Tempo und

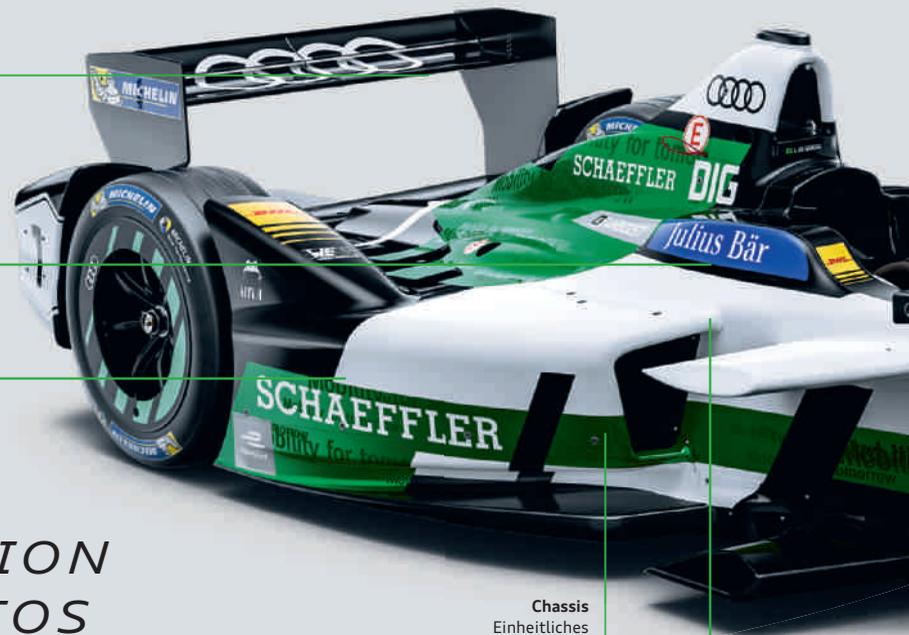
Ein Fall für drei: Alejandro Agag und Rupert Stadler im Gespräch mit Autorin Verena Schwanitz über E-Mobilität.



**Aerodynamik** Front- und Heckflügel einstellbar

**Batterie** Rechargeable Energy Storage System (RESS) von Williams Advanced Engineering, Ladezeit: ca. 45 Minuten

**Fahrwerk** Vorn und hinten Einzelradaufhängung an unteren und oberen Stahl-Querlenkern, Pushrod-System



## NEUE GENERATION DES SIEGERAUTOS

Der Audi e-tron FE04 für die vierte Saison der Formel E ist ein reinrassiges Rennauto und die neue Generation des Meisterautos von Lucas di Grassi.

**Chassis**  
Einheitliches  
Kohlefaser-  
Aluminium-  
Chassis

**Antriebsstrang** Audi Schaeffler  
MGU02 Motor-Generator-  
Einheit, 1-Gang-Getriebe

**Große Sponsoren sind Teil des modernen Motorsports. Die Tabakwerbung hat die Formel 1 groß gemacht. Als diese dann verboten wurde, schlitterte die Rennserie schlagartig in die Krise. Wie möchten Sie verhindern, dass Sie zum Spielball mächtiger Konzerne werden, die nur ihre eigenen Interessen durchdrücken wollen, Herr Agag?**

**AGAG:** Große Konzerne möchten mit positiven Werten assoziiert werden.

attraktiv. Dies brachte uns jüngst den Geschäftskontakt mit einem Fabrikanten von Wasserstaubsaugern, der weltweit expandieren möchte.

**Sie haben viel im Motorsport gelernt, Herr Agag. Wie würden Sie eine neue Formel 1 organisieren?**

**AGAG:** Sie wäre elektrisch ...

**STADLER:** ... deshalb gründete er die Formel E.

dennoch sind Pferderennen immer noch sehr populär.

**Herr Stadler, können Sie sich vorstellen, dass die elektrische Rennserie einmal genauso bekannt wird wie die Formel 1?**

**STADLER:** Die Formel 1 ist die Königsklasse. Die Formel E ist the new kid on the block. Sie lässt uns innovative Ideen schnell umsetzen und hat definitiv mächtiges Wachstumspotenzial. Klar, die Formel 1 ist weltberühmt, aber irgendwann kreuzen sich die Erfolgskurven. Ich betrachte das ganz nüchtern.

**Viele sehen Sie, Herr Agag, als legitimen Nachfolger von Bernie Ecclestone. In welchen Punkten wären Sie lieber nicht wie er?**

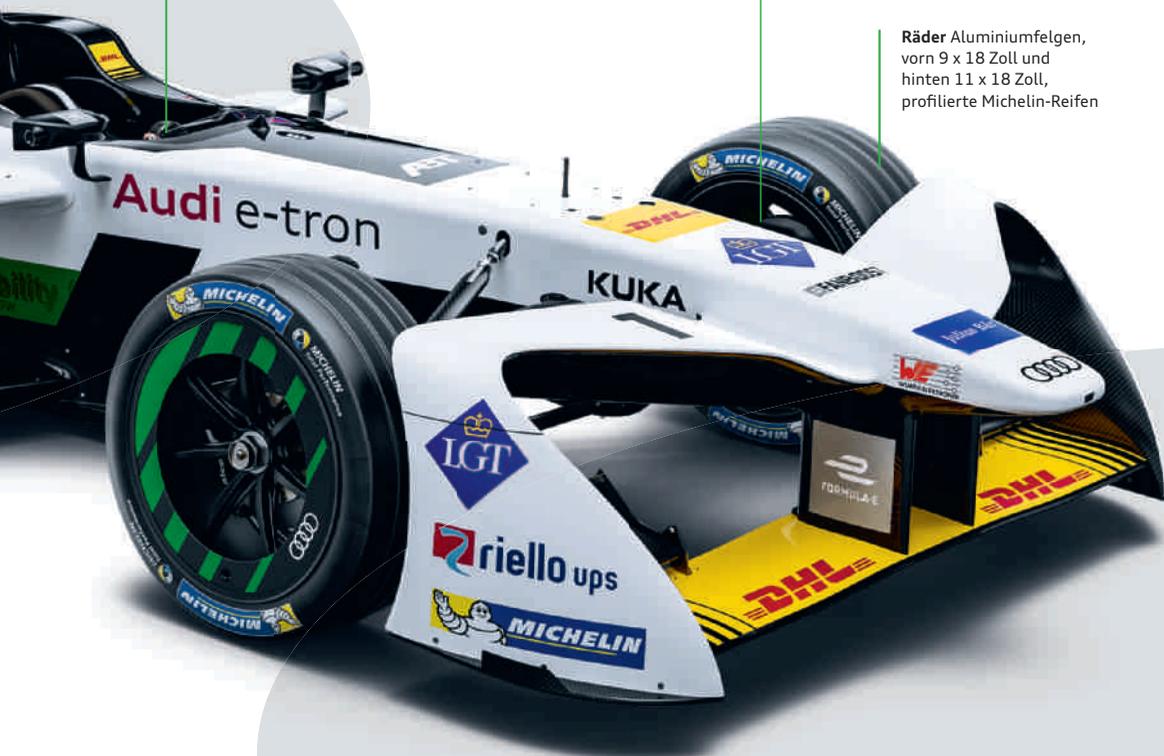
**AGAG:** (Lacht.) Ich wäre auf jeden Fall gerne körperlich größer. Aber Spaß beiseite, er ist in vielen Punkten mein Vorbild. Ecclestone hat als Erster die

“  
Heute reiten wir nicht mehr auf Pferden zur Arbeit und dennoch sind Pferderennen immer noch sehr populär.

”  
*Alejandro Agag*

Wir bieten neben Technologie und Innovation vor allem Nachhaltigkeit. Solange wir diese Werte verkörpern, bleiben wir für viele Branchen

**AGAG:** Und es gehört neben Power und Pferdestärke ein Schuss Anachronismus dazu. Heute reiten wir nicht mehr auf Pferden zur Arbeit und



**Lenkrad** Einheitliches Lenkrad mit Wippen zum Schalten und zur Rekuperation, Reglern für verschiedene Motoreinstellungen und Display mit allen wichtigen Informationen

**Bremsen** Hydraulische Zweikreisbremsanlage, Bremskraftverteilung einstellbar

**Räder** Aluminiumfelgen, vorn 9 x 18 Zoll und hinten 11 x 18 Zoll, profilierte Michelin-Reifen

**Dimensionen**

Länge: 5.000 mm  
 Breite: 1.790 mm  
 Höhe: 1.070 mm  
 Gewicht: mind. 880 kg inklusive Fahrer

**Leistung**

Training und Qualifying: 200 kW (270 PS)  
 Rennen: 180 kW (245 PS) plus FanBoost

globale Größe und das Businessmodell des Motorsports erkannt und der Erfolg gibt ihm bis heute recht.

**Er hat die Formel 1 aber auch fast in den Ruin geführt.**

**AGAG:** Die Formel 1 und die Formel E sind zwei Paar Schuhe. Ich sehe uns als Start-up, das ich mit Leidenschaft aufbaue. Ich leiste gerne Pionierarbeit, kann mich aber nicht tagein, tagaus für die gleiche Sache einsetzen. Ich habe bereits eine Vorstellung von meinem nächsten Motorsportprojekt. Es wird an exotischen Orten, mit elektrischen SUV und vielleicht auch ohne Zuschauer stattfinden.

**Das klingt nach Fantasialand. Geht es präziser?**

**AGAG:** Nur so viel, es geht in die Sahara, an den Nordpol und auf eine einsame Insel. Es wird sehr kalt, heiß und wild werden. Unbemannte Flugobjekte spielen auch eine Rolle.

Geben Sie mir noch etwas Zeit, die Idee reifen zu lassen.

**Gibt es bald eine Formel H mit Wasserstoffantrieb, Herr Stadler?**

**STADLER:** Die Brennstoffzelle ist die konsequenteste Form der Elektromobilität und bietet langfristig eine ganze Reihe an Chancen für eine nachhaltige Zukunft. Eine Formel H ist heute aber noch Captain Future.

**AGAG:** Übrigens, die Formel E besitzt auch die Rechte an Wasserstoffrennwagen ...

**STADLER:** ... dann wären wir ja wieder Partner!

**Herr Agag, Sie unterstützen Roborace, eine Rennserie mit autonom fahrenden Autos auf den Formel-E-Strecken. Hat das wirklich noch mit Motorsport zu tun?**

**AGAG:** Motorsport fasziniert, wenn Menschen hinter dem Steuer sitzen. Roborace ist ein technologischer

Showcase für die elektrische, fahrerlose Fortbewegung.

**STADLER:** Mich beeindruckt diese Technologie. Unsere Industrie steht vor disruptiven Transformationen. Wir bei Audi schauen nicht zurück, sondern nach vorn. Die Formel E zeigt uns, wie sexy E-Mobilität sein kann. Und wir haben schon vor 30 Jahren gezeigt, wie viel Mut in uns steckt. Während die meisten die Skischanze runterfahren, fahren wir sie mit quattro Antrieb hoch.

**WIE ERLEBT ALEJANDRO AGAG AUTOMATISIERTES FAHREN BEI AUDI?**

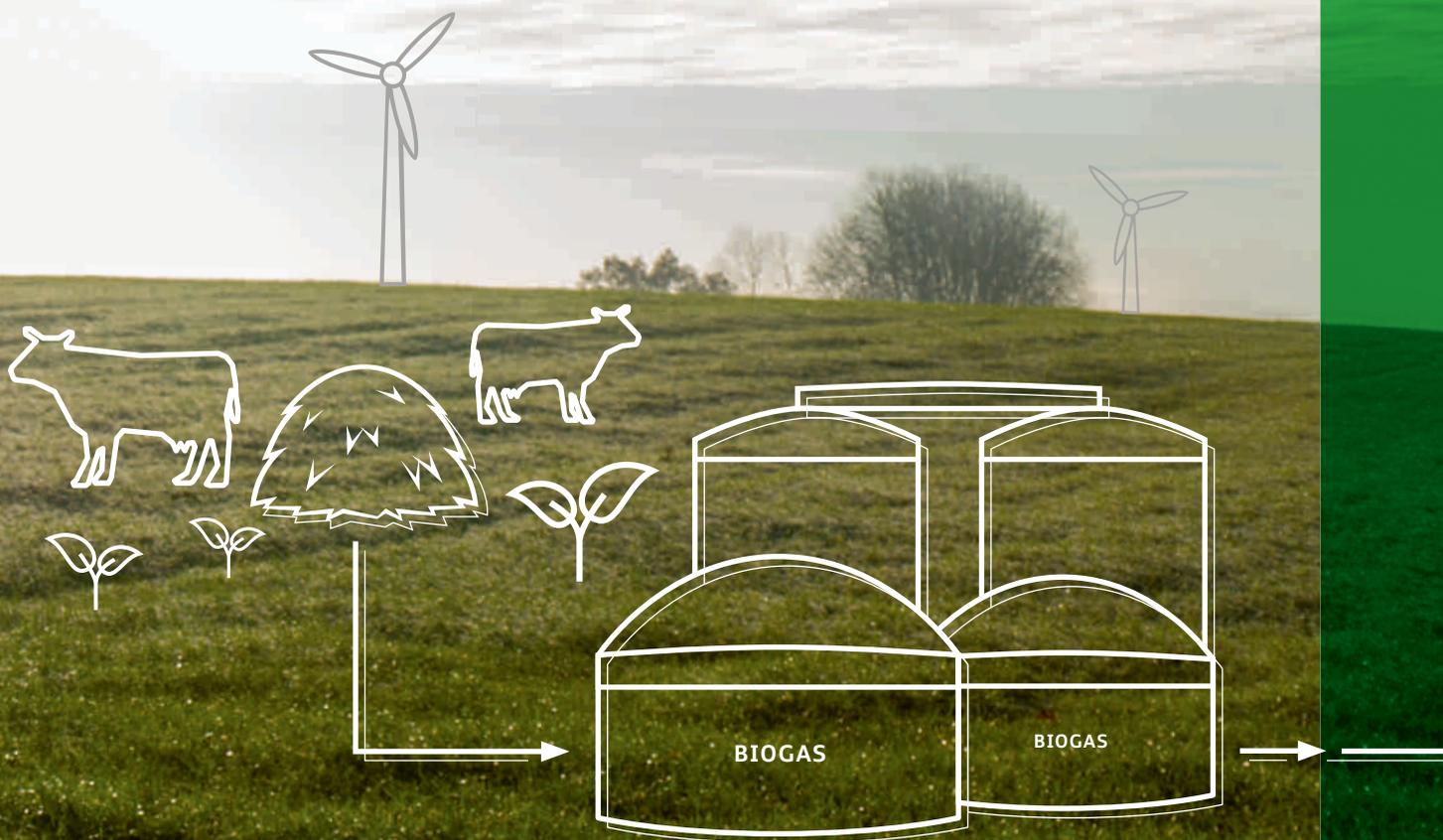
WWW

[audi.com/gb17/formel-e](http://audi.com/gb17/formel-e)

A man with glasses, wearing a brown quilted jacket over a mustard-colored shirt and blue jeans, stands in a green field. In the background, several wind turbines are visible against a cloudy sky. The sun is low on the horizon, creating a lens flare effect. The overall scene is bright and natural.

# 05 // NACH HALTIG GAS GEBEN

TEXT: Lidija Marinkovic // FOTOS: Peter Heck



**Was haben ein ökologischer Landwirt und Audi gemeinsam? Beide verfolgen das Ziel der ganzheitlichen Nachhaltigkeit. Mit seiner Biogasanlage nutzt Dr. Heinrich Graf von Bassewitz natürliche Reststoffe, um Wärme und Strom zu produzieren. Sein Feriengut und den landwirtschaftlichen Betrieb versorgt er damit fast vollständig autark. Auch Audi setzt mit seinen g-tron Modellen auf die Ökologie des gesamten Energiesystems.**

Nachhaltigkeit ist fest in der Audi DNA verankert und Teil der Unternehmensstrategie. Das Ziel: individuelle Premiummobilität, die den drängenden Herausforderungen der Zukunft wie Ressourcenknappheit, Umweltzerstörung und Klimawandel gerecht wird. Dabei betrachtet das Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette, von der Lieferkette über die Produktion bis zum Produkt. Auch Heinrich Graf von Bassewitz steht für diesen Ansatz. Ein Treffen in Norddeutschland.



## Dr. Heinrich Graf von Bassewitz

setzt sich bereits seit vielen Jahren für die ökologische Landwirtschaft ein. Unter anderem von 2010 bis 2013 als Mitglied im Rat für Nachhaltige Entwicklung der deutschen Bundesregierung. Sein nachhaltiges Ferienhaus liegt in Mecklenburg-Vorpommern.

[www.feriengutdalwitz.de](http://www.feriengutdalwitz.de)

Das aktuell beherrschende Thema in der Automobilbranche ist die Elektromobilität. Audi arbeitet jedoch schon seit längerer Zeit auch an anderen innovativen und ganzheitlich nachhaltigen Antriebs-technologien. Eine von ihnen: der mit CNG (Compressed Natural Gas) betriebene g-tron Antrieb. Mit einer Reichweite von bis zu 500 Kilometern im reinen Gasbetrieb und einer Betankungszeit von nur rund drei Minuten erfüllt beispielsweise der A4 Avant g-tron auch die Ansprüche von Langstreckenfahrern. Mit rund 3.500 CNG-Tankstellen in Europa ist die Infrastruktur schon heute gut ausgebaut. Gleichzeitig hat man als Fahrer immer die Sicherheit, im Notfall auf den Benzintank zurückgreifen zu können. Den Kunden gefällt der nachhaltige Ansatz. Und zwar so gut, dass Audi das für 2017 geplante g-tron Jahresvolumen bereits innerhalb der Hälfte der Zeit erreichte.

Das Unternehmen ist überzeugt von der Technologie und hat deshalb das Modellangebot 2017 ausgebaut. Neben dem A3 Sportback stehen auch g-tron Varianten des A4 Avant und des A5 Sportback zur Verfügung. Ein deutliches Bekenntnis zum CNG-Antrieb. Der A4 Avant g-tron hat bei Emissionstests unabhängiger Institutionen im realen Straßenbetrieb bereits im vergangenen Jahr die Schadstoffgrenzwerte der erst ab dem Jahr 2020 gültigen Euro-6d-Norm unterschritten – das ist wegweisend und unterstreicht den Audi Anspruch auf Vorsprung.

### Nachhaltigkeit – hausgemacht

Die CNG-Technologie ist besonders sauber und wird daher von vielen Städten und Kommunen gefördert. Bei der reinen Verbrennung von Erdgas entsteht fast kein Feinstaub. Aber auch in Bezug auf das Thema Klimaschutz ist dieser CNG-Antrieb interessant: Der Hauptbestandteil von Erdgas ist Methan (CH<sub>4</sub>),

das sich durch die niedrigsten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller fossilen Kraftstoffe auszeichnet. Zudem lässt sich Methan auch aus organischen Reststoffen (Biomethan) herstellen. Audi verfolgt bei der g-tron Technologie einen ganzheitlichen Ansatz und hat in eigener Regie einen klimaschonenden Treibstoff entwickelt: Audi e-gas.

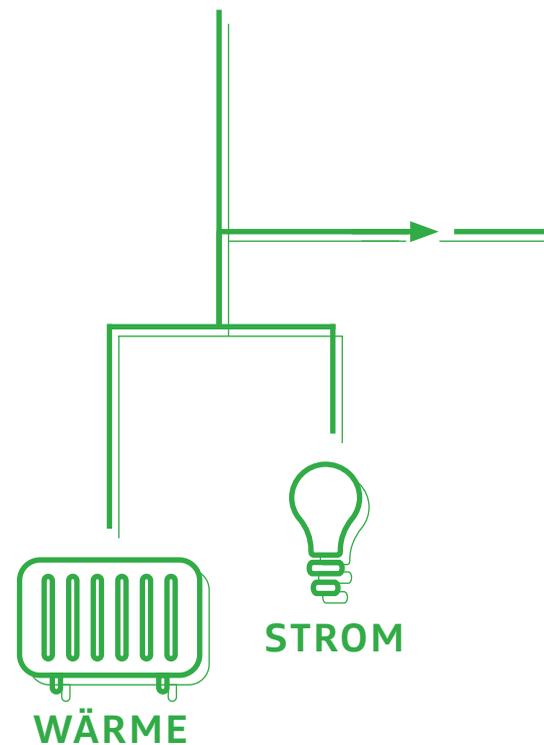
Dieser synthetische Kraftstoff wird aus erneuerbaren Energien, Wasser, CO<sub>2</sub> und Reststoffen generiert. Das macht ihn zu einem nachhaltigen Kraftstoff. Audi g-tron Fahrer müssen dafür nicht an eine spezielle e-gas Tankstelle fahren. Stattdessen wird das getankte Erdgas, das sie verbrauchen, durch nahezu klimaneutrales Audi e-gas im Gesamterdgasnetz bilanziell ersetzt.

Hergestellt wird Audi e-gas unter anderem in der derzeit weltweit größten Power-to-Gas-Anlage im Emsland. Seit 2013 produziert die Anlage pro Jahr bis zu 1.000 Tonnen synthetisches Methan und bindet dabei ungefähr 2.800 Tonnen Kohlendioxid.

### „Jede Form nachhaltiger Mobilität ist willkommen.“

Audi sichert allen Kunden, die bis zum 31. Mai 2018 einen g-tron bestellen, in den ersten drei Jahren serienmäßig die „Grünstellung“ der benötigten Gasmengen durch Einspeisung von nachhaltigem Audi e-gas zu. Für die Fahrer bedeutet dieser bilanzielle Ausgleich keine Mehrkosten, sondern ein noch besseres Gewissen.

Und genau das fordert und fördert auch Heinrich Graf von Bassewitz: „Jede Form nachhaltiger Mobilität ist willkommen.“





„ES IST EINE HERVORRAGENDE MÖGLICHKEIT, MITHILFE VON BIOGASANLAGEN FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT ZU SORGEN.“

Ob das nun hocheffiziente Verbrennungsmotoren in CNG-Fahrzeugen oder Elektroautos sind. Ich denke, wir müssen alle erneuerbaren Energiequellen nutzen, die uns zur Verfügung stehen. So können Biogasanlagen nicht nur für die Elektrizitäts- und Wärmeerzeugung genutzt werden, sondern auch für nachhaltige Mobilität sorgen.“

Der Landwirt besitzt eine von deutschlandweit 8.000 Biogasanlagen, 250 davon erzeugen Biomethan. Der Trend geht nach oben – auch auf Wunsch der Bundesregierung. Biogas war zwischenzeitlich in die Kritik geraten, da viele Betriebe Mais speziell zum Zweck der Methanisierung anbauen und dadurch die „Tank oder Teller“-Diskussion angeheizt haben. Das ist in vielen Fällen, insbesondere bei großen Monokulturen, weder nachhaltig noch sinnvoll. Ökologische Landwirtschaft, wie sie Heinrich Graf von Bassewitz betreibt, nutzt

jedoch keinen Mais. „Wir betreiben unsere Biogasanlage mit Mist und Klee-gras, das auf unseren Flächen wächst, und verwerten damit sozusagen unsere landwirtschaftlichen Reststoffe.“

**Mehr Flexibilität dank Biogas**

Elektrizität und gleichzeitig Wärme zu produzieren, ist eine praktische und effiziente Art, Biogas zu nutzen. Zählt man noch die dritte Möglichkeit hinzu – die Einspeisung von Biomethan und die Verwendung in der Mobilität – ergibt sich ein vollflexibles und nachhaltiges Gesamtbild. Genau das entspricht auch der Audi Denkweise. Und der g-tron stellt das bereits im Hier und Jetzt unter Beweis. Das sieht auch Heinrich Graf von Bassewitz so: „Wir müssen uns alle in Richtung Nachhaltigkeit entwickeln. Das ist für die Automobilindustrie genauso wichtig wie für die Landwirtschaft oder den Endverbraucher. Und die g-tron Technologie in Verbindung mit

Power-to-Gas ist definitiv ein guter und vor allem wichtiger Beitrag, weil sie die Speicherung schwankender Energiequellen wie Wind- und Sonnenenergie voranbringt.“

**WARUM IST G-TRON EIN WICHTIGER BAUSTEIN DER AUDI ANTRIEBSSTRATEGIE?**

www  
audi.com/  
gb17/g-tron

# 06 // MISSION ZERO



TEXT: Anna Niemann // GRAFIK: BrandsOnSpeed GmbH

# 4.200



Die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der Nutzung von Erdgas entstehen, kompensiert Audi in Brüssel durch den Erwerb von Biogaszertifikaten und spart damit jährlich rund 22.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein. Dafür könnte man mit einer Audi A3 Limousine fast 4.200 Mal um die Welt fahren.

# 5



Auf den Dächern des Audi Werks in Brüssel steht die größte Photovoltaikanlage der Region – sie ist so groß wie etwa fünf Fußballfelder.



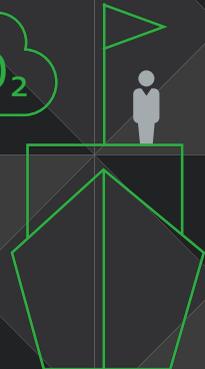
# 1.500

Durch die Umstellung auf grünen Strom wurden bei Audi Brussels seit 2016 jährlich rund 17.000 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden – so viel, wie circa 1.500 Deutsche pro Jahr emittieren.



# 5

Am Standort Brüssel werden ab 2018 rund 4.250 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr über Zertifikate kompensiert, die nicht durch andere Energieträger vermieden werden können. Ein Kreuzfahrtschiff mit 4.000 Passagieren könnte dafür rund fünf Tage auf See fahren.



**Audi hat einen wichtigen Meilenstein in Sachen Nachhaltigkeit in der Produktion gesetzt: Das Werk Brüssel ist der erste zertifizierte CO<sub>2</sub>-neutrale Standort der Vier Ringe. Das bedeutet: Alle Fertigungsprozesse sind zu 100 Prozent klimaneutral. Das Werk ist dabei ganzheitlich ausgerichtet. Logisch, schließlich ist es der Standort, an dem das erste vollelektrische Serienfahrzeug von Audi produziert wird.**

Die größte Photovoltaikanlage der gesamten Region Brüssel steht auf dem Audi Werkgelände. Warum dort? Weil sie ein wichtiger Baustein der grünen Produktion von Audi ist. Die Anlage produziert grünen und damit CO<sub>2</sub>-neutralen Strom für

den jährlichen Verbrauch von umgerechnet mehr als 760 Vier-Personen-Haushalten in Deutschland.

Grün zu produzieren heißt für Audi in Brüssel auch auf CO<sub>2</sub>-neutrale Wärme zu setzen. Durch den Erwerb von Biogaszertifikaten kompensiert das Unternehmen bilanziell die Emissionen, die etwa durch das Heizen der Produktionshallen und Büros entstehen. Auch andere Prozesse, wie zum Beispiel der Verkehr im Werk, werden durch Umweltprojekte optimiert.

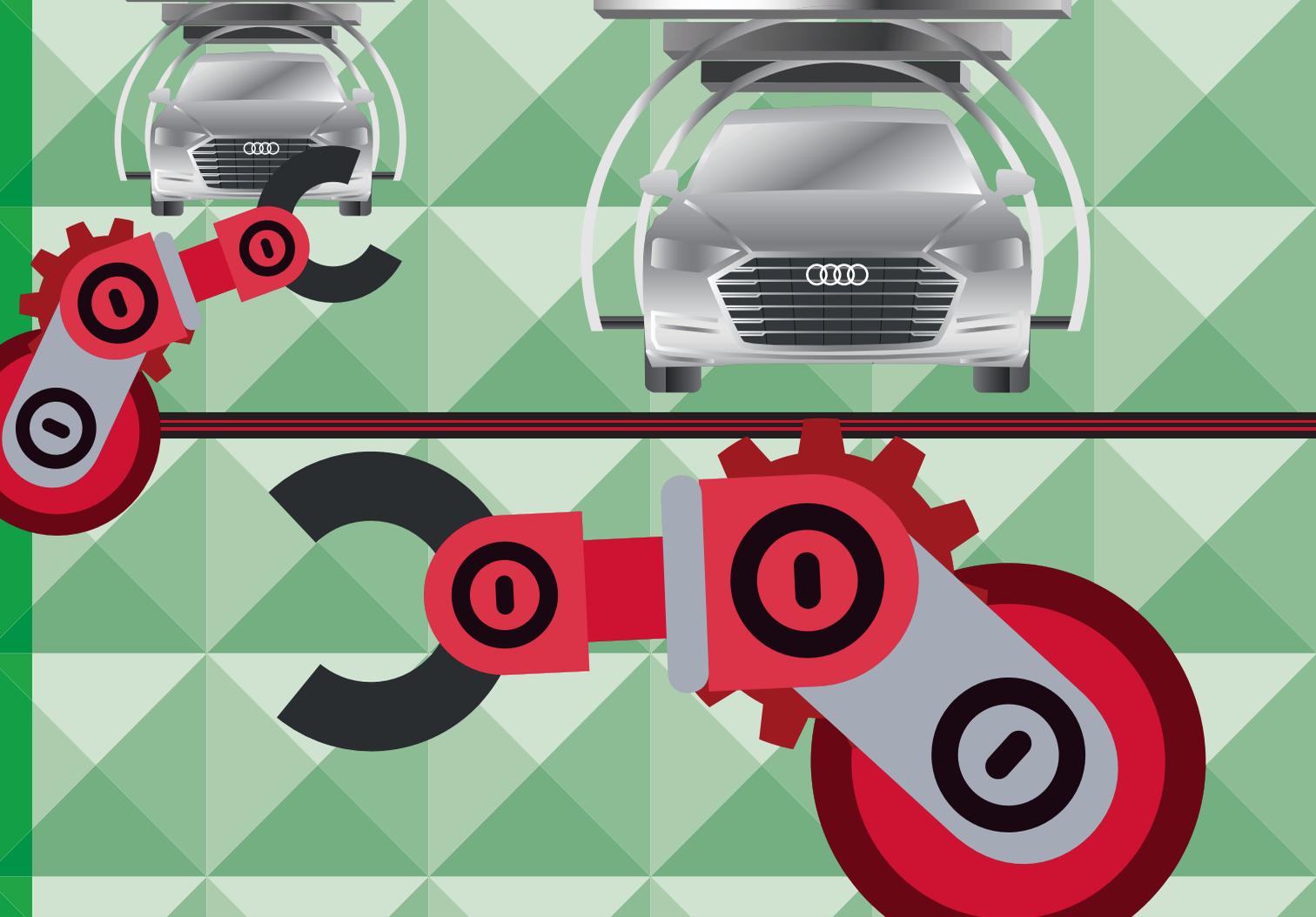
Das alles hat zum Ziel, Ressourcen zu schonen und Belastungen der Umwelt vorausschauend zu vermeiden. Die Umsetzung zeigt: Das Unternehmen hat Nachhaltigkeit

fest in seiner Strategie verankert. Wie das geht und welche Umweltprojekte in Brüssel und auf der ganzen Welt darauf einzahlen, lesen Sie online.

**WIE  
MACHT  
AUDI  
DIE CO<sub>2</sub>-  
NEUTRALE  
PRODUKTION  
ZUR  
REALITÄT?**

WWW

[audi.com/gb17/zero](http://audi.com/gb17/zero)



## TALKING BUSINESS SO SMART IST EFFIZIENZ

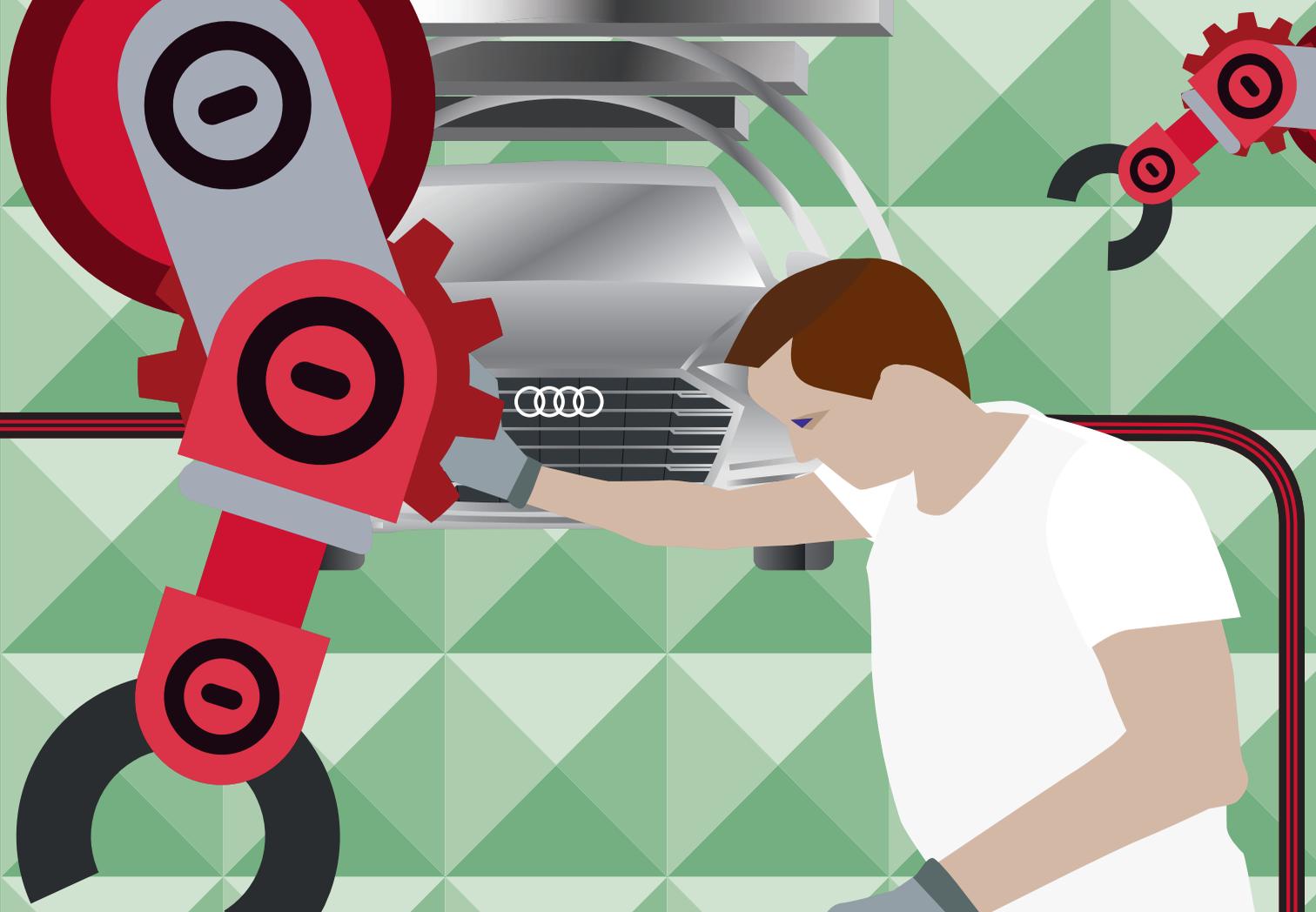
**Die Smart Factory ebnet für Audi den Weg in die Fertigung der Zukunft. Gezielt vernetzt das Unternehmen Mitarbeiter und Werke, sorgt für eine datengetriebene sowie flexible und damit effiziente Produktion. Und steigert mit einem ganzheitlichen Programm zur Fabrik-kostenoptimierung über alle Geschäftsbereiche seine Wettbewerbsfähigkeit.**

Weltweit und standortübergreifend wird die Smart Factory zum unternehmensweiten Wegweiser für die

Wirtschaftlichkeit von morgen – systematisch ausgerollt in der Strategie 2025. Eine Fertigung, in der Audi seine Autos möglicherweise nicht mehr nur am Fließband produziert, sondern zusätzlich mit Elementen der Modulare Montage verknüpft – etwa Fertigungsinseln, an denen Werker und Roboter bestimmte Arbeitsschritte ausführen. Fahrerlose Transportsysteme suchen sich autonom den Weg zum Mitarbeiter. 3D-Metalldrucker und Virtual-Reality-Brillen sorgen für mehr Effizienz in einer digitalen, ökologischen und innovativen Produktion.

Durch neue Material-, Waren- und Informationsflüsse bewältigt Audi die zunehmende Komplexität, getrieben durch eine immer größere Modellvielfalt in immer kürzeren Produktlebenszyklen. So verlassen heute kaum noch zwei gleiche Autos das Band – unzählige Ausstattungsvarianten erfordern eine flexible Produktionsplanung.

Für den Vorsprung in der Produktion erarbeitet Audi wegweisende Lösungen: Das Unternehmen nutzt die Chance, seine Prozesse und Strukturen für die Smart Factory ganzheitlich neu zu denken.



> Mit den Technologien der Smart Factory macht Audi die zunehmende Komplexität und Variantenvielfalt in der Fertigung beherrschbar.

> Parallel dazu optimiert die Audi Produktion die Fabrikkosten und leistet so einen wichtigen Beitrag zur Transformation der Vier Ringe.

> Ziel ist es, den Audi Fertigungsverbund noch flexibler und effizienter zu gestalten und so

die Wettbewerbsfähigkeit aller Standorte nachhaltig abzusichern.

WIE  
GESTALTET  
AUDI DEN  
EFFIZIENZ-  
HUB?

WWW

[audi.com/gb17/effizienz](http://audi.com/gb17/effizienz)

A young woman with long dark hair and glasses is speaking at a podium. She is wearing a light blue top with a white pattern. She has a small microphone clipped to her top. The background is a blurred audience in a dark setting.

# 07 // NEU GIER MACHT DICH GROSS

TEXT: Franziska Queling // FOTO: AUDIAG



**„Stellt Fragen, versteht unterschiedliche Perspektiven und hört nie auf neugierig zu sein!“ Mit diesen Worten schließt Anna Nixon ihren Vortrag auf dem Audi Innovationssummit „MQ! The Mobility Quotient“. Mit ihren 17 Jahren spricht Anna über das lebenslange Lernen, das uns alle begleitet. Sie geht selbst noch zur Highschool und bietet gleichzeitig jungen Mädchen Lernformate zu MINT-Fächern an. Lernen, das Spaß macht und sich nicht wie Lernen anfühlt, ist ihr Erfolgsgeheimnis.**

Audi erweitert sein Netzwerk kontinuierlich, bietet mit dem MQ! eine ganz neue Plattform des Austauschs zwischen Pionieren aus Wissenschaft, Kultur, Wirtschaft, Politik, Gesellschaft – und Audianern. Ob Speaker wie Wikipedia-Gründer Jimmy Wales, Apple-Mitgründer Steve Wozniak, Chief Business Officer Mo Gawdat von Google X oder eben die wohl jüngste Roboterexpertin und Lehrerin Anna Nixon. Sie alle stehen für Innovation und den unendlichen Drang zu lernen, Neues zu verstehen, anzuwenden und damit Pionierarbeit zu leisten. Inspiration pur. Anna steht als Speakerin der neuen, digital geprägten

Generation besonders auch für die Zukunft des Lernens und Kompetenzen, die auch die Audi Arbeitswelt betreffen. Gebannt hören wir zu, wie sie dieses Thema angeht und wie motiviert sie Neues aufnimmt – aber auch Tipps gibt, wie wir uns am besten an neue Methoden und Inhalte heranwagen.

Wie Anna Einflüsse auf Weiterbildung, Lernmethoden und die Zukunft der Arbeitswelt mit neuen Kompetenzfeldern aus ihrer Perspektive sieht, erfahren Sie online im Video-Interview.

**WIE  
LERNEN  
WIR IN  
ZUKUNFT?**

www

[audi.com/gb17/lernen](http://audi.com/gb17/lernen)



## TALKING BUSINESS

# KOMPETENT INS MORGEN

**Audi wandelt sich zum Anbieter individueller Premiummobilität. Für den Vorsprung von morgen setzt das Unternehmen auf seine wichtigste Ressource: das Wissen und die Kompetenzen seiner Mitarbeiter.**

Die großen Trends der Automobilbranche verändern nicht nur Geschäftsmodelle. Sie sind auch taktgebend für eine weitreichende Veränderung der Arbeitswelt.

Denn: Die Mobilität der Zukunft bringt neue Berufsbilder mit sich, setzt neue Kompetenzen voraus. Wie viele Entwicklungsingenieure für Brennstoffzellen braucht Audi 2020? Wie viele fünf Jahre später? Wie viele Ingenieure für die Entwicklung eines neuen Elektromotors?

Audi hat hierzu ein Strategisches Ressourcen- und Kompetenzmanagement ins Leben gerufen:

- > um den Bedarf an Arbeitskräften für Zukunftsthemen zu identifizieren,
- > um mögliche Engpässe frühzeitig zu erkennen und aufzuzeigen,
- > um bedarfsgerecht und gezielt die richtigen Kompetenzen zu entwickeln,
- > um die Mitarbeiter bei der Transformation mitzunehmen und auf neue Anforderungen vorzubereiten.

In Kooperation mit der Technischen Hochschule Ingolstadt vertiefen so etwa Audi Antriebsentwickler ihr Wissen im Bereich Elektromobilität. Bisher waren sie vor allem in der Welt der Verbrennungsmotoren zu Hause. Audi Ingenieure im Hörsaal. Ein Beispiel für gelebte Transformation. Auch andere Geschäfts-

bereiche machen ihre Mannschaften fit für die Zukunft – und entwickeln gemeinsam mit der Audi Akademie zielgerichtete und ganzheitliche Programme zur Kompetenzentwicklung.

**WIE  
KONSE-  
QUENT  
STELLT  
SICH AUDI  
AUF DIE  
BEDÜR-  
FNISSE  
VON  
MORGEN  
EIN?**

WWW

[audi.com/gb17/kompetenz](http://audi.com/gb17/kompetenz)



Neue Kompetenzen im Einsatz am Concept Car Audi Elaine: In Kooperation mit der Technischen Hochschule Ingolstadt haben sich diese Audi Antriebsentwickler für die Elektromobilität qualifiziert.

# GEMWAGT

KOOPERATIONEN FÜR  
NACHHALTIGE MOBILITÄT



Elektro-Schnellladenetz wächst //

## Charge & Go

Alltagstaugliche Elektromobilität setzt eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur voraus. Genau das ermöglicht das Joint Venture **IONITY GmbH**. Seit November 2017 arbeiten der **Volkswagen Konzern** mit **Audi** und **Porsche**, die **BMW Group**, die **Daimler AG** und die **Ford Motor Company** zusammen am Aufbau eines Schnellladenetzes für Elektrofahrzeuge in Europa. Durch High Power Charging mit einer Leistung von bis zu 350 kW wird die Ladezeit im Vergleich zu bisher verfügbaren Stationen signifikant reduziert. Damit ist ein Aufladen bei einem Zwischenstopp an der Raststätte möglich. Bis 2020 soll es rund 400 der fortschrittlichen Schnellladestationen geben. Ein weiterer wesentlicher Vorteil für den Autofahrer: ein einheitlicher Ladestandard.

Zusätzlich entwickelt Audi Lösungen für das intelligente und komfortable Laden zu Hause: So können Kunden zukünftig ihr Auto beispielsweise bevorzugt mit Strom aus der eigenen Photovoltaikanlage aufladen – kostengünstig und CO<sub>2</sub>-frei.

LESEN  
SIE HIER  
MEHR ZUM  
THEMA  
ALTER-  
NATIVE  
ANTRIEBE.

WWW

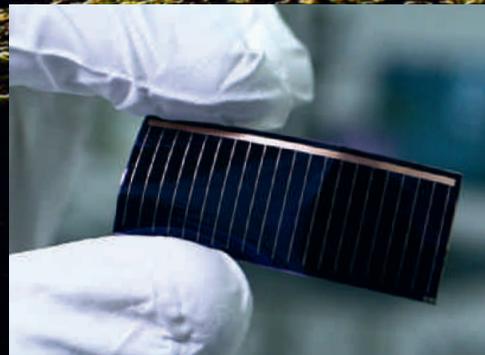
[audi.com/  
gb17/futuredrive](http://audi.com/gb17/futuredrive)

# INSPIRIEREND



## Audi kooperiert mit Porsche // **Auf Kurs in Richtung Zukunft**

Die Konzerngeschwister **Audi** und **Porsche** arbeiten gemeinsam am Thema Zukunft und bündeln ihre Kräfte in der Technischen Entwicklung. Dabei konzentrieren sie sich vor allem auf die Themen Elektrifizierung, Digitalisierung und autonomes Fahren. Ein Beispiel ist die **Premium Platform Electric (PPE)**, hier arbeiten beide Marken bei der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugarchitekturen, Modulen und Komponenten zusammen.



## Audi Modelle mit Solardach // **Neue Technologie für mehr Reichweite**

**Audi** und **Alta Devices**, eine Tochtergesellschaft des chinesischen Solarzellenspezialisten Hanergy, arbeiten bei der Entwicklung von **Dünnschichtsolarellen** zusammen. Diese sollen in Panoramaglasdächer von Audi Elektroautos eingesetzt werden. Der gewonnene Strom fließt ins Bordnetz und kann so die Reichweite deutlich vergrößern, indem energieaufwendige Funktionen wie die Klimaanlage daraus versorgt werden. Damit ist die Technologie gleichzeitig nachhaltig und gibt optisch eine gute Figur ab. Einen Prototyp gibt es seit Ende 2017.



# KOMPLEX

TEXTE: Kerrin Nausch // FOTOS: Yuanlong Li, Manuel Hollenbach, Shutterstock



**Audi Perspektivwechsel  
Yu Zhao (Scott) // Peking**

1,4 Milliarden Einwohner, die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt, 15 Megacitys. Tendenz steigend. China ist der wohl komplexeste Markt der Welt. Wer hier als Automobilhersteller wirtschaftlichen Erfolg haben will, muss umdenken. Und braucht Menschen wie Scott, Senior Trend Analyst bei Audi Innovation Research in Peking. Er kann zuhören, ist neugierig und offen für Veränderungen. Und ein Beispiel dafür, wie Perspektivwechsel bei Audi gelebt wird.

# MOTI VIEREND



### Audi Perspektivwechsel Yu Zhao (Scott) // Peking

Audi Innovation Research (AIR) in Peking ist ein Ohr der Vier Ringe am wichtigen Markt China. Und Scott ist dort seit 2013 für Trend- und Innovationsthemen zuständig. Das AIR Team scannt für Audi das Reich der Mitte nach neuen Strömungen. Aus denen Produkte und Dienstleistungen werden, die die wirtschaftskräftige neue Generation begeistern. Gut zuhören zu können, ist für Scotts Job essenziell, um den besonderen Blickwinkel Chinas zu verstehen.



Scott ist Mitte dreißig, trägt ein blaues Leinensakko und eine modische Brille. Sein Englisch ist fließend. Er ist kommunikativ und zu jeder Sekunde interessiert an seinem Gegenüber. All das macht ihn zum perfekten Trendforscher. Denn mit Menschen zu reden, Informationen zu sammeln, diese zu analysieren und daraus schnell Insights zu generieren, bringt die Aufgaben eines Trendanalysten schon ziemlich genau auf den Punkt.

„MAN MUSS ZUHÖREN, WAS DIE MENSCHEN ZU SAGEN HABEN, IN TRENDS ÜBERSETZEN UND DIESE PERSPEKTIVE INS UNTERNEHMEN TRAGEN.“

Audi setzt bei der Entwicklung von neuen Produkten auf internationale Trends. Ein Baustein sind die vom AIR Team Peking persönlich generierten Insights und die Auswertung von wissenschaftlichen Studien. Sie sind die Basis für innovative Mobilitätslösungen. Maßgeschneidert für den chinesischen Markt, der sich rasant wandelt. Eine neue Generation, für die Premium nicht mehr nur Status zeigen bedeutet, sondern mehr persön-





## AUDI INNOVATION RESEARCH

Menschen heute verstehen, um sie auch morgen zu bewegen: In den Audi Innovation Research Offices spüren Trend- und Innovationsforscher in Europa, China und den USA auf, wie sich die Gesellschaft wandelt. Und was das für die Marke Audi bedeutet.

[www.audi.com/de/innovation/air.sc.html](http://www.audi.com/de/innovation/air.sc.html)



Inspiration? Wenn aus dem, was er in seinen Gesprächen mitgenommen und analysiert hat, konkrete Ideen werden. Wenn Audi das, was die Chinesen sich wünschen, ernst nimmt und als Feature oder erlebbare Funktion in den Fahrzeugen realisiert.

„ICH BIN SOZUSAGEN DIE STIMME DER CHINESISCHEN KUNDEN. MIT MEINER ARBEIT SORGE ICH DAFÜR, DASS IHRE WÜNSCHE ERNST GENOMMEN WERDEN.“

liche Freiheit zu genießen. Zunehmend schlechtere Luft und immer weniger Platz in Megacities, die ständig größer werden. Kaum vorhandener, überteuerter Parkraum und Pkw-Zulassungen, die nur mit Glück per Lotterie gewonnen werden können. Die Herausforderungen sind zahlreich und vor allem komplex.

Um den wirtschaftlichen Erfolg für Audi auf dem sehr wichtigen chinesischen Markt langfristig zu sichern, spricht Scott mit Menschen nicht nur über Mobilitätsthemen, sondern auch über gesellschaftliche, kulturelle und technologische Entwicklungen. In regelmäßigen Workshops tauscht er sich mit „Trend-Receivern“ aus. Also mit Menschen, die sehr nah am gesellschaftspolitischen oder urbanen Geschehen sind und einen besonders feinen Radar für neue Strömungen haben. Dazu gehören Meinungsbildner aus Politik und Wirtschaft genauso wie Start-up-Gründer, Blogger, Künstler und Studenten. In Peking, Shanghai, Guangzhou, Shenzhen und Chengdu.

Scott will verstehen, wie gestandene Experten, aber auch junge Leute denken. Was ist ihnen wichtig? Welche Werte haben sie? Was passiert in China? Was passiert in der Welt? Scotts Antennen stehen ständig auf Empfang. Seine größte

Scott und seine Kollegen stehen im ständigen Austausch mit den internationalen Audi Standorten, veranstalten zum Beispiel Workshops mit Designern und sind an verschiedenen Innovationsformaten in Entwicklung und Vertrieb beteiligt. Drei- bis viermal im Jahr kommen die Teams von AIR Peking, AIR San Francisco und Abteilungen aus Ingolstadt während der SHAIRES Meetings in Deutschland zusammen. Dabei inspirieren sie mit ihren Analysen und Erkenntnissen sehr viele Kollegen. Denn China ist neben den USA ein strategisch enorm wichtiger Markt. Aufgrund der beeindruckenden Absatzpotenziale, vor allem aber wegen der Geschwindigkeit, mit der hier neue Mobilitätskonzepte entstehen, ist das Land eine Blaupause für andere Märkte. Eine Blaupause, die eine neue Perspektive im Unternehmen hinzufügt und es bereichert.





08 //  
INS  
NETZ  
GEGAN  
GEN



Eine Luxuslimousine und ein 15-jähriger Mächtigheld. Keine alltägliche Verbindung. Mit diesem ungewöhnlichen Paar, viel Kreativität und dem Mut, neue Wege zu gehen, hat Audi of America einen überaus erfolgreichen Werbecoup gelandet.

Der Sony-Pictures-Blockbuster „Spider-Man: Homecoming“ war nicht der erste Marketingauftritt von Audi of America (AoA) im Marvel-Filmuniversum. Vom ersten Iron Man bis zum jüngsten Captain-America-Film war Audi immer wieder in epischen Filmmomenten präsent und brachte die Marke damit stets aufs Neue ins Gespräch – unter Kritikern und in der Kulturwelt ebenso wie in ungezwungener Runde.

Lesen Sie online, was ein Führerscheintest, eines der progressivsten Autos der Welt und ein 15-jähriger Superheld damit zu tun haben, dass Audi wieder einmal in aller Munde ist.

**BRAUCHEN  
SUPER-  
HELDEN  
EINEN  
FÜHRER-  
SCHEIN?**

www

[www.audi.com/gb17/usa](http://www.audi.com/gb17/usa)

TEXT: Lisa Feldmann // FOTO: Audi of America



TALKING BUSINESS

# 30 JAHRE MORGEN

Seit genau 30 Jahren prägt Audi wie kaum ein zweiter Automobilhersteller den Premiummarkt im Reich der Mitte. Zeit zum Zurückblicken bleibt kaum. Mit einem ambitionierten Wachstumsplan und einer starken Portfolio-offensive gestaltet Audi die Zukunft der Mobilität in China mit.

Jung, sportlich, modern, mit ansprechendem Interieur. Und vor allem: rundum vernetzt. So lieben Kunden in China ihren Audi.

Fast jedes dritte Automobil verkauft Audi im Reich der Mitte, China ist mit Abstand wichtigster Einzelmarkt. Kein Markt bietet auch langfristig weiterhin so gute Wachstumsperspektiven.

Aber die Rolle Chinas geht darüber hinaus. Das Land ist der entscheidende Beschleuniger der weltweiten Elektromobilität. Und dank der technologischen Affinität der Kunden Vorzeigemarkt für die Digitalisierung des Automobils – von der Konnektivität bis zum autonomen Fahren.

„Wir sind seit drei Dekaden in China aktiv. Jetzt ist es Zeit für das nächste Level“, sagt CEO Rupert Stadler. Hierzu stellt sich Audi neu auf.

Und hat gemeinsam mit seinem Partner FAW einen ambitionierten Zehn-Jahres-Wachstumsplan definiert:

- > mit erweiterten Fertigungskapazitäten und dem Ausbau der lokalen Entwicklungskompetenz,
- > mit einem erweiterten Angebot in China produzierter und importierter Modelle – mit klarem Fokus auf die Elektromobilität,
- > mit einer Digitalisierungs-offensive.

Um das Marktpotenzial in China auch langfristig bestmöglich zu nutzen, erweitert Audi die bestehende Joint-Venture-Struktur zukünftig um eine zweite Partnerschaft mit SAIC Motor.

WIE  
STELLT  
AUDI IN  
CHINA DIE  
WEICHEN  
AUF  
ZUKUNFT?

www

[audi.com/gb17/china](http://audi.com/gb17/china)



TEXT: Jan Rentzow // FOTO: Shutterstock





# 09 // RENN SERIE

TEXT & FOTOS: Berthold Dörlich



**Wie macht man eines der schnellsten Serienmotorräder noch schneller? Am besten, indem man sich Input von einem holt, der sich mit Geschwindigkeit und Fahrspaß auskennt wie kaum ein anderer: Michele Pirro, Grand-Prix-Pilot und Testfahrer des Ducati Entwicklungsteams.**

Marco Sairu, leitender Motoreningenieur bei Ducati, entwickelte in den letzten vier Jahren mit Unterstützung von Michele Pirro den V4-Motor der Panigale in Teamarbeit weiter.

Damit macht Ducati Rennsporttechnologie so konsequent wie möglich in einem Serienmotorrad für Kunden verfügbar. Eine Herausforderung, die nur gelingen kann, wenn man dieses Ziel immer im Auge behält. Denn dass die Aufgabe nicht einfach werden würde, war klar: Immerhin macht schon der V2-Motor die Panigale zu einem der stärksten Straßenmotorräder überhaupt. Und ist traditionell

nicht nur Antrieb der Wahl, sondern eine Legende schlechthin!

Aber wie lässt sich ein Rennmotor überhaupt in ein straßentaugliches Serienaggregat verwandeln? Zahllose Hürden waren zu nehmen, bis der neue V4-Motor am Ende in die Serienfertigung gehen konnte. Lesen Sie online, welche technischen Lösungen dazu genau nötig waren.

**WIE VIEL  
RENN-  
GENE  
STECKEN  
IM NEUEN  
DUCATI  
V4-MOTOR?**

WWW

[audi.com/gb17/ducati](http://audi.com/gb17/ducati)





## TALKING BUSINESS

# TOP OF THE LINE

**Im Motorsport geboren, unter extremsten Bedingungen getestet und zur Serienreife gebracht – dafür stehen die High-Performance-Modelle R/RS von Audi Sport, indem sie ein Maximum an Prestige gepaart mit Alltags-tauglichkeit und virtuoser Performance vereinen.**

Doch die Marke Audi Sport ist mehr. Seit der Transformation der quattro GmbH zur Audi Sport GmbH im Jahr 2016 vereint die Submarke Audi Sport neben den Hochleistungs-Sportmodellen die Themenfelder customer racing, racing, Individualisierung über das Programm Audi exclusive einschließlich der Performance Parts sowie die Audi Sport collection. Damit bündelt die Submarke

die emotionalsten Disziplinen der Vier Ringe mit der roten Raute zu einer einzigartigen Lebenswelt.

Eine erfolgreiche Marke braucht neben einer starken DNA eine klare Vision für die Zukunft. Audi Sport hat beides. Mit dem Ausbau des SUV-Angebots sowie neuen leistungsstarken High-Performance-Modellen trägt Audi Sport zunehmend den stetig wachsenden Bedürfnissen der internationalen Märkte Rechnung. Eine stärkere Abgrenzung zu den Wettbewerbern wird zukünftig mit einem einzigartigen Markenerlebnis sowie einem zukunftsgerichteten Audi Sport Produktportfolio erreicht. Eine Differenzierung zum Mainstream.

- > **Audi Sport wächst weiter dynamisch: Innerhalb von nur fünf Jahren konnte das Volumen mehr als verdoppelt werden. Eine perfekte Basis für weitere Expansion.**
- > **Starke Produktoffensive: Zum ambitionierten Wachstumsplan gehört der konsequente Ausbau des Portfolios auch mit hoch dynamischen SUV-Modellen für die weltweiten Märkte.**
- > **Nachhaltigkeit par excellence: Mittelfristig will Audi Sport im Feld der Elektromobilität eine neue Dimension von**

TEXT: Jan Rentzow // FOTO: AUDI AG

Sportlichkeit definieren und setzt dadurch in Zukunft auch ein klares Statement für alternative Antriebe.

WIE  
POSITIO-  
NIERT SICH  
AUDI SPORT  
FÜR DIE  
ZUKUNFT?

WWW

[audi.com/gb17/audi-sport](http://audi.com/gb17/audi-sport)





# 10 // STIER BEGLEITER

TEXT: Susanne Mellinghoff // FOTOS: Deniz Saylan



Mittags im Centro Storico einer italienischen Kleinstadt. Enge Straßen, malerische sandfarbene Palazzi, geschwungene Torbögen und Fresken, die an eine andere Zeit erinnern. Fußgänger flanieren durch die Gassen, Fahrradfahrer schlängeln sich an ihnen vorbei. Mittendrin: ein Lamborghini Urus im Gelbton Giallo Auge. Aus ihm steigt aber nicht, wie man es bei einem Sportwagen erwartet, ein Paar zum Shoppingtrip, sondern gleich eine ganze Familie.

Der Urus, das erste Super-SUV der Traditionsmarke, bleibt trotz seiner Alltagstauglichkeit seinen Stiergenen treu: Supersportwagen auf Luxusniveau. Mit 478 kW Leistung (650 PS) erreicht er leicht über 300 Stundenkilometer. Ob nun komfortabel durch die Stadt, schnell auf der Rennstrecke, quer durch Schnee oder Sand – dank des Fahrmotivsystems ANIMA für den Urus alles kein Problem. Im Gegensatz zu Huracán und Aventador können dabei jedoch mehr als nur zwei den Fahrspaß genießen.

Denn der Urus hat mit bis zu fünf Sitzen Platz für die ganze Familie. Plus Gepäck.

Der große Kofferraum ermöglicht sogar ausgedehnte Urlaube.

Gepaart mit dem unverwechselbaren Design eines Lamborghini. Denn der Urus steht seinen Schwestermodellen in Sachen Eleganz, Luxus und Emotion in nichts nach.

Wie ein Familientag mit diesem Luxusgefährt aussehen kann und warum das Super-SUV auch bis ins Detail immer noch unverkennbar ein echter Lamborghini ist, lesen Sie online.

WIE VIEL  
FAMILIE  
PASST  
IN EINEN  
SUPER-  
SPORT-  
WAGEN?

www

[audi.com/gb17/urus](http://audi.com/gb17/urus)





## TALKING BUSINESS

# EIN NEUES LEVEL LAMBORGHINI

**Strategisch. Wegweisend. Lamborghini, der Mythos des Designs, Superlativ von Emotionen und Performance, ist bereit für den Alltag und dafür, neue Zielgruppen zu erschließen.**

Vorbereitet für ein neues Level – die Werkfläche in kurzer Zeit verdoppelt, eine neue Montagelinie errichtet, eine neue Endabnahme und eine neue Teststrecke mit 13 verschiedenen Straßenbelägen bereit: Die Audi Tochter startet den größten Umbruch ihrer Geschichte, dringt in eine neue unternehmerische Dimension vor.

Auf 160.000 Quadratmetern in der hochvernetzten „Manifattura Lamborghini“ fährt der Urus, das weltweit erste Super-SUV, vom Band. „Die ganze Marke ist im Aufbruch. Mit dem Urus steigen wir in ein völlig neues Marktsegment ein, erobern neue Zielgruppen“, sagt Chairman und CEO Stefano Domenicali. „Er ist das sichtbarste Zeichen unseres profitablen Zukunftsplans.“

Bereits heute wächst Lamborghini dynamisch und qualitativ:

> 2017 lieferte die Audi Tochter mehr als 3.800 Automobile an Kunden aus – zehn Prozent mehr als 2016.

> Damit setzt der Supersportwagenhersteller seinen Wachstumskurs beim Volumen im siebten Jahr in Folge fort.

> Auch bei den Umsatzerlösen wächst Lamborghini und erreicht einen neuen Rekordwert.

WARUM  
IST DER  
URUS EIN  
ECHTER  
GAME  
CHANGER?

WWW

[audi.com/gb17/lamborghini](http://audi.com/gb17/lamborghini)



TEXT: Jan Rentzow // FOTO: Automobili Lamborghini S.p.A.



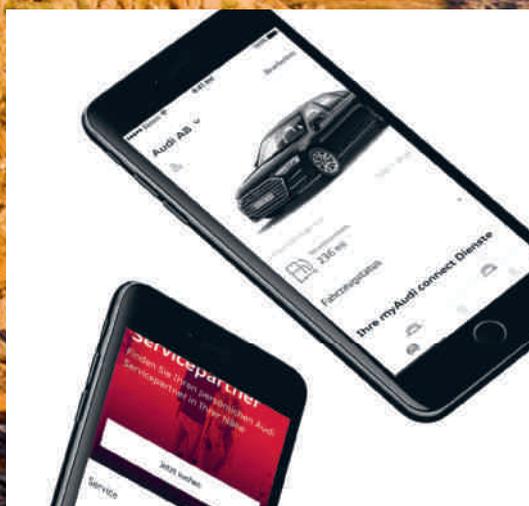
LESEN SIE  
HIER MEHR  
ZUM  
THEMA  
AUDI  
CONNECT.

WWW

[audi.com/gb17/connect](http://audi.com/gb17/connect)

# KOMPLEX

KOOPERATIONEN FÜR EIN  
INDIVIDUELLES PREMIUMERLEBNIS



Nächster Schritt in Sachen  
„Digital Retail“ //

**24/7**

## Kundenkomfort

Audi setzt als einer der ersten Automobilhersteller auf **digitale Service Stationen** im Handel. Die Vorteile für Kunden: Sie können individuell und bequem ihr Auto für den Service abgeben und wieder abholen – ganz unabhängig von den Öffnungszeiten des Autohauses. Auch Ersatzfahrzeuge sind an den digitalen Service Stationen verfügbar. Das Konzept wurde gemeinsam mit einem Audi Partner, der **Audi München GmbH**, entwickelt und soll, nach der erfolgreichen Pilotphase, 2018 weiter ausgerollt werden.

myAudi App //

## Ein Klick für alles

Funktionen des Autos mit dem Smartphone steuern? Bereits heute Realität – mit der **myAudi App**. Sie fasst die Dienste von Audi connect auf dem Handy zusammen und vernetzt den Kunden mit seinem Audi. Darüber bedient er etwa die Türver- und -entriegelung, die optionale Standheizung oder beispielsweise beim A8 den Remote Parkpilot\* und den Remote Garagenpilot\* – all das, ohne im Auto zu sitzen. Entwickelt hat Audi das System hinter den Funktionen mit seiner Tochter, der **Quartett mobile GmbH**. 2018 wird das Funktionsspektrum erweitert.

*\*Die hier beschriebenen Assistenzsysteme bzw. automatisierten Technologien befinden sich teilweise noch in der Entwicklung. Sie sind in Serienfahrzeugen derzeit noch nicht verfügbar. Über den genauen Einsatztermin informiert Sie Ihr Audi Partner. Zudem ist automatisiertes Fahren in den meisten Ländern aktuell rechtlich noch nicht für den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen.*

# MOTIVIEREND



Audi on demand in Asien //

## Getestet und für gut befunden

Asiatische Megacities zählen zu den wichtigsten Zielmärkten der **Mobilitätsservices von Audi**. Deshalb hat das Unternehmen 2016 ein erstes exklusives Pilotprojekt in der **Luxuswohnanlage Dragons Range in Hongkong** getestet. Aufgrund der positiven Erfahrungen weitet Audi das Mobilitätsangebot unter der Produktmarke Audi on demand in Hongkong deutlich aus: Der Service ist seit 2017 öffentlich verfügbar und bietet außerdem noch flexiblere Buchungsoptionen. Der Kunde bucht sein Wunschfahrzeug per Smartphone aus einer Flotte von Audi Topmodellen und nutzt es bis zu einem Monat. Neben Hongkong ist Audi on demand seit September 2017 auch in Peking verfügbar sowie seit Januar 2018 in Singapur. Außerdem gibt es den Dienst in San Francisco, am Flughafen München und seit Februar 2018 in Großbritannien.



Der Duft im A8 //

## Du riechst aber gut!

Wie muss ein Audi riechen, damit der Fahrer ein **Premiuserlebnis mit allen Sinnen** genießen kann? Das Markenversprechen spiegelt sich auch in der Qualität der Düfte wider. Deshalb ermitteln Spezialisten der Werkstofftechnik in verschiedenen Geruchstests die Zusammensetzung von Duftstoffen im Innenraum. Neben dem beliebten und typischen Neuwagengeruch gibt es im neuen A8 optional jedoch auch zwei ganz besondere Audi Düfte, die in der **französischen Parfüm-Weltstadt Grasse** entwickelt wurden: einen sommerlichen und einen winterlichen. Letzterer holt die schneebedeckten Alpen in das Auto, während man sich mit dem Sommerduft quasi wie am Meer fühlt.

# > BERICHT DES AUF SICHTSRATS

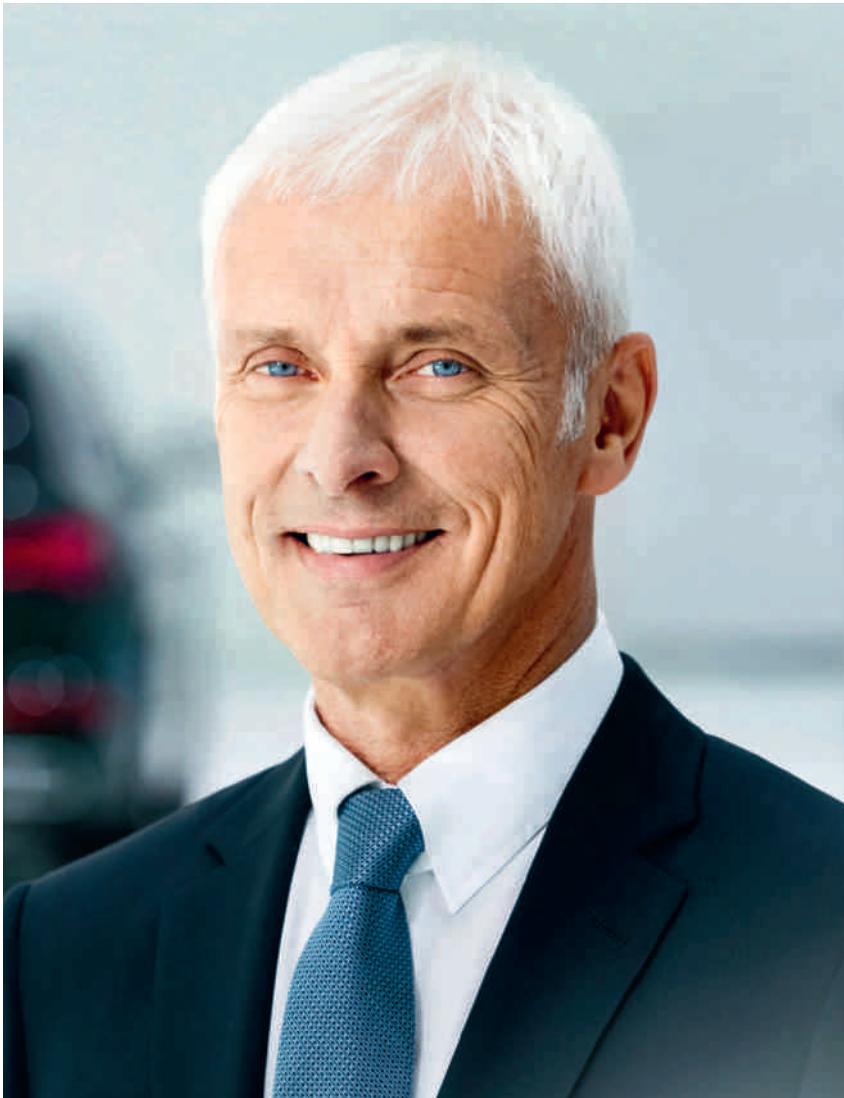
## > FINANZEN

ZUSAMMENGEFASSTER  
LAGEBERICHT  
DES AUDI KONZERNES  
UND DER AUDI AG  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR  
VOM 1. JANUAR BIS ZUM  
31. DEZEMBER 2017 // 093

AUDI  
KONZERNABSCHLUSS  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR  
VOM 1. JANUAR BIS ZUM  
31. DEZEMBER 2017 // 177

#### HINWEISE:

Die Verbrauchs- und Emissionsangaben der im zusammengefassten Lagebericht des Audi Konzerns und der AUDI AG genannten Fahrzeuge sind ab Seite 262 aufgeführt. Alle Zahlen sind jeweils für sich gerundet, was bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen kann. Die Werte in Klammern stellen die jeweiligen Vorjahreswerte dar. Internetquellen beziehen sich auf den Stichtag 12. Februar 2018. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwenden wir im Bericht die maskuline grammatikalische Form. 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.



**Matthias Müller,**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

*Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,*

die Automobilindustrie befindet sich in einem tiefgreifenden Umbruch. Auch Audi ist mitten dabei, sich für die Zukunft neu zu definieren und richtet sich mit hohem Tempo auf die Handlungsfelder Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung aus. Schritt für Schritt setzt das Unternehmen seine Strategie **Audi. Vorsprung. 2025.** um. Diese Transformation in ein neues Mobilitätszeitalter wird von einem umfang-

reichen Maßnahmenprogramm flankiert, mit dem Audi Kosten strafft, Komplexität reduziert und neue Erlöspotenziale erschließt – und damit seinen Renditeanspruch auch für die Mobilität der Zukunft untermauert.

Diese wichtigen Weichenstellungen sowie die robuste operative Entwicklung im Geschäftsjahr 2017 wären ohne eine engagierte Audi Belegschaft nicht

möglich gewesen. Im Namen des Aufsichtsrats danke ich den Mitgliedern des Vorstands, den Führungskräften sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren tatkräftigen Einsatz. Mit ihren Fähigkeiten und ihrem Spirit wird die Audi Belegschaft auch die Herausforderungen der kommenden Jahre erfolgreich meistern.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat im zurückliegenden Geschäftsjahr regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert. Entscheidungen von grundlegender Bedeutung wurden dabei von Vorstand und Aufsichtsrat eingehend erörtert. In den vierteljährlich einberufenen ordentlichen Aufsichtsratssitzungen und im Rahmen regelmäßiger mündlicher und schriftlicher Berichte des Vorstands hat sich der Aufsichtsrat mit den konjunkturellen Rahmenbedingungen, dem Geschäftsverlauf, der Geschäftspolitik sowie dem Risikomanagement und der Risikolage auseinandergesetzt und sich ausführlich mit dem Vorstand beraten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats beriet sich auch zwischen den Sitzungsterminen in Gesprächen mit dem Vorsitzenden des Vorstands sowie den Mitgliedern des Vorstands – unter anderem über die Strategie, die Geschäftspolitik und -entwicklung sowie über das Risikomanagement der Gesellschaft oder aktuelle Themen aus den Geschäftsbereichen.

In seinen vier ordentlichen Sitzungen im Jahr 2017 hat sich der Aufsichtsrat zudem intensiv mit den Chancen und Risiken von Audi in Schlüsselmärkten, insbesondere den USA oder China und den europäischen Märkten, beschäftigt. Er beleuchtete in diesem Zusammenhang Themenfelder wie zum Beispiel die Sicherung einer nachhaltigen Rendite, die Möglichkeiten zur Preisgestaltung, die Lagersituation und die Belegung der einzelnen Werke. Der Aufsichtsrat beriet außerdem mit dem Vorstand über die

weitere Gestaltung von Beteiligungen, den Frauenanteil im Unternehmen, insbesondere im Vorstand, aber auch unterhalb des Vorstands, über die Fortschritte in der Digitalisierung und Vernetzung des Fahrzeugs mit der Umwelt sowie alternative Antriebe und die dazu jeweils bestehende Rechtslage. Er verabschiedete konkrete Ziele zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats, ein Kompetenzprofil für das Gremium sowie das Diversitätskonzept für Aufsichtsrat und Vorstand. Fortlaufend ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand auch über die wesentlichen Inhalte der Strategie 2025 und deren Fortschritte berichten.

Die Arbeit des Aufsichtsrats im Berichtsjahr war zusätzlich maßgeblich von der Dieselkrise geprägt, insbesondere zum V6 3.0 TDI-Motor, sowie von Personalentscheidungen. Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand im abgelaufenen Geschäftsjahr zur Dieselkrise kontinuierlich schriftlich und mündlich auf dem aktuellen Stand gehalten. Dies gilt insbesondere für die Vorgänge in den USA wie auch in anderen Ländern oder Regionen der Welt, beispielsweise in Südkorea, Japan, Australien oder Europa. In diesem Zusammenhang kam der Aufsichtsrat im vergangenen Geschäftsjahr zu vier außerordentlichen Sitzungen zusammen.

Jeweils eine außerordentliche Präsidiums- und Aufsichtsratssitzung diente der Vorbereitung und Entscheidung in Personalangelegenheiten.

Alle Aufsichtsratsmitglieder waren bei mehr als der Hälfte der Sitzungen anwesend. Die durchschnittliche Anwesenheitsquote lag im vergangenen Geschäftsjahr bei über 96 Prozent. Vor den ordentlichen Sitzungen fanden jeweils umfassende Beratungen der Präsidiumsmitglieder statt. Der Vermittlungsausschuss musste im Jahr 2017 nicht einberufen werden.

## **„Audi setzt seine neue Strategie konsequent um – und untermauert mit einem weitreichenden Maßnahmenprogramm seinen Renditeanspruch für die Mobilität der Zukunft.“**

**Matthias Müller,**  
*Vorsitzender des Aufsichtsrats*

Mit der Verabschiedung der Personal-, Finanz- und Investitionsplanung hat der Aufsichtsrat die strategischen Entscheidungen des Vorstands erneut bestätigt. Zuvor hatten die Mitglieder des Aufsichtsrats bei verschiedenen Fahrzeugpräsentationen des Vorstands die Möglichkeit, zukünftige Modelle und Technologien in Augenschein zu nehmen und sich diese detailliert von Fachleuten erläutern zu lassen.

In seiner vierten ordentlichen Sitzung im vergangenen Geschäftsjahr entschied der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand turnusgemäß über den Inhalt der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz.

Zusätzlich tagte das Präsidium des Aufsichtsrats 2017 neben den vier ordentlichen Sitzungen weitere vier Mal außerordentlich. Die außerordentlichen Sitzungen beider Gremien dienten unter anderem zur Vorbereitung und Beschlussfassung über die „DoJ Criminal Vergleichsvereinbarung“, das „2nd“ und „3rd Partial Consent Decree“, die „CBP Vergleichsvereinbarung“ sowie die Situation zum V6 und V8 TDI-Motor in Europa, insbesondere in Deutschland. Vor den jeweiligen Beschlussfassungen haben sich Präsidium und Aufsichtsrat von internen und externen Experten technisch und rechtlich umfassend beraten lassen und deren Einschätzungen bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt.

Der Prüfungsausschuss tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr einmal pro Quartal. In seinen Sitzungen widmete sich das Gremium neben dem Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2016 weiteren Themen wie dem Risikomanagement sowie der Compliance- und Revisionsarbeit. Weiterhin befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem Halbjahresfinanzbericht 2017 vor dessen Veröffentlichung und diskutierte die Inhalte mit dem Vorstand und den Vertretern der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Der Prüfungsausschuss beriet außerdem über die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, über die Ergebnisse der zusätzlich beauftragten Prüfungsumfänge und über die Situation der Gesellschaft zum

Jahresende 2017. Er fasste die erforderlichen Beschlüsse zur Ausschreibung der Prüfung des Jahresabschlusses.

Auf Vorschlag des Aufsichtsrats bestellte die Hauptversammlung der AUDI AG die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2017. Nach der Wahl vergab der Aufsichtsrat den Prüfungsauftrag an die Prüfungsgesellschaft. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der AUDI AG, den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht des Audi Konzerns und der AUDI AG für das Geschäftsjahr 2017 und erteilte jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk mit einem hinweisenden Zusatz.

Für ihre Sitzung am 22. Februar 2018 hatten die Mitglieder des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats die Jahres- und Konzernabschlussunterlagen sowie die entsprechenden Prüfberichte des Abschlussprüfers rechtzeitig erhalten. Die Vertreter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft erläuterten in den Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats die zentralen Ergebnisse der Prüfung ausführlich und beantworteten im Anschluss den Mitgliedern der beiden Gremien deren Fragen. Gemäß den Informationen der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gab es keine Umstände, die eine Befangenheit des Abschlussprüfers zur Folge haben könnten.

Nach Durchsicht der erhaltenen Prüfungsunterlagen und den ausführlichen Gesprächen mit den Vertretern der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie infolge seiner eigenen Feststellungen hat der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat in der Sitzung vom 22. Februar 2018 empfohlen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen. Der Aufsichtsrat folgte dieser Empfehlung nach einer entsprechenden Beratung und billigte den

vom Vorstand aufgestellten Jahres- und Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt.

In der Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat sich seit dem 23. Februar 2017 folgende Veränderung ergeben: Mit Ablauf des 31. August 2017 legte Peter Kössler sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der AUDI AG nieder. Der Aufsichtsrat spricht ihm seinen Dank und seine Anerkennung für die geleistete Arbeit in dem Gremium aus. Auf Antrag des Vorstands der AUDI AG bestellte das Amtsgericht Ingolstadt Stefanie Ulrich mit Wirkung vom 14. September 2017 zum Ergänzungsmitglied des Aufsichtsrats.

Im Vorstand der Gesellschaft ergaben sich seit dem 23. Februar 2017 folgende personelle Veränderungen: Mit Wirkung vom 1. Mai 2017 trat Dr.-Ing. Peter Mertens sein Amt als Mitglied des Vorstands, verantwortlich für den Geschäftsbereich „Technische Entwicklung“, an.

Mit Wirkung vom 1. September 2017 formierte der Aufsichtsrat den Vorstand auf vier Positionen neu. Wendelin Göbel übernahm die Verantwortung für den Geschäftsbereich „Personal und Organisation“, Peter Kössler die Verantwortung für den Geschäftsbereich „Produktion und Logistik“, Alexander Seitz die Verantwortung für den Geschäftsbereich „Finanz, IT und Integrität“ und Abraham Schot die Verantwortung für den Geschäftsbereich „Marketing und Vertrieb“. Mit Ablauf des 31. August 2017 sind im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat aus dem Vorstand ausgeschieden: Prof. h. c. Thomas Sigi, Axel Strotbek, Dr. Dietmar Voggenreiter und Prof. Dr.-Ing. Hubert Walzl. Der Aufsichtsrat dankt den ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands. Sie haben entscheidend zum Erfolg des Unternehmens beigetragen.

Der Vorstand hat die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die Herausforderungen der Zukunft in seinen Planungen angemessen berücksichtigt. Er wird gemeinsam mit der gesamten Audi Mannschaft den qualitativen Wachstumskurs der letzten Jahre weiterverfolgen und die Transformation von Audi zu einem Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent umsetzen. Auf diesem Weg wird der Aufsichtsrat den Vorstand auch künftig nach Kräften konstruktiv unterstützen.

Ingolstadt, 22. Februar 2018



**Matthias Müller,**  
Vorsitzender des  
Aufsichtsrats der AUDI AG

# KENNZAHLEN AUDI KONZERN

		2017	2016	Veränderung in %
<b>Produktion</b>				
Segment Automobile	Automobile <sup>1)</sup>	1.879.840	1.903.259	- 1,2
	Motoren	1.966.434	1.927.838	2,0
Segment Motorräder	Motorräder	56.743	56.978	- 0,4
<b>Auslieferungen an Kunden</b>				
Segment Automobile	Automobile	2.105.084	2.088.187	0,8
Marke Audi <sup>2)</sup>	Automobile	1.878.105	1.867.738	0,6
Marke Lamborghini	Automobile	3.815	3.457	10,4
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	Automobile	223.164	216.992	2,8
Segment Motorräder	Motorräder	55.871	55.451	0,8
Marke Ducati	Motorräder	55.871	55.451	0,8
Belegschaft	Durchschnitt	90.402	87.112	3,8
Umsatzerlöse	Mio. EUR	60.128	59.317	1,4
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	Mio. EUR	5.058	4.846	4,4
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	4.671	3.052	53,0
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	4.783	3.047	57,0
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	3.479	2.066	68,4
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	Prozent	8,4	8,2	
Operative Umsatzrendite	Prozent	7,8	5,1	
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	8,0	5,1	
Kapitalrendite (Return on Investment - RoI)	Prozent	14,4	10,7	
Sachinvestitionsquote <sup>3)</sup>	Prozent	6,4	5,7	
Forschungs- und Entwicklungskostenquote	Prozent	6,3	7,5	
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	6.173	7.517	- 17,9
Netto-Cashflow <sup>4)</sup>	Mio. EUR	4.312	2.094	105,9
Bilanzsumme (31.12.)	Mio. EUR	63.680	61.090	4,2
Eigenkapitalquote (31.12.)	Prozent	44,2	41,4	

<sup>1)</sup> inklusive der in China vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigten Fahrzeuge

<sup>2)</sup> inklusive der ausgelieferten Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden

<sup>3)</sup> Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) gemäß Kapitalflussrechnung im Verhältnis zu den Umsatzerlösen

<sup>4)</sup> unter Berücksichtigung der Übertragung der Minderheitsbeteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), auf die Volkswagen AG, Wolfsburg, im Jahr 2017

# ZUSAMMEN GEFASSTER LAGEBERICHT

DES AUDI KONZERNS UND DER AUDI AG  
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM  
1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2017

## GRUNDLAGEN

### DES AUDI KONZERNS // 094

Struktur // 094  
Strategie // 096  
Steuerungssystem // 100  
Aktie // 102  
Übernahmerechtliche Angaben // 102

### WIRTSCHAFTSBERICHT // 104

Geschäft und Rahmenbedingungen // 104  
Forschung und Entwicklung // 112  
Beschaffung // 115  
Produktion // 116  
Vertrieb und Auslieferungen // 118

### FINANZIELLE LEISTUNGS- INDIKATOREN // 123

Ertragslage // 123  
Vermögenslage // 126  
Finanzlage // 127

### AUDI AG (KURZFASSUNG NACH HGB) // 130

Ertragslage // 130  
Vermögenslage // 131  
Finanzlage // 131

Produktion // 132  
Vertrieb und Auslieferungen // 132  
Mitarbeiter // 132  
Forschung und Entwicklung // 132  
Beschaffung // 132  
Risiko- und Chancenbericht // 132

### NACHHALTIGKEITSASPEKTE // 133

Produktbezogene Umweltaspekte // 133  
Standortbezogene Umweltaspekte // 135  
Mitarbeiter // 137

### PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT // 140

Prognosebericht // 140  
Risiko- und Chancenbericht // 143  
Disclaimer // 154  
Nachtragsbericht // 154

### CORPORATE GOVERNANCE BERICHT // 155

Corporate Governance // 155  
Integrität und Compliance // 157  
Vergütungsbericht // 160  
Mandate des Vorstands // 173  
Mandate des Aufsichtsrats // 174

## GESONDERTER NICHTFINANZIELLER BERICHT

Die AUDI AG macht von der Möglichkeit gemäß § 289b Abs. 2 HGB und gemäß § 315b Abs. 2 HGB Gebrauch, sich von der Abgabe der nichtfinanziellen Erklärung und der nichtfinanziellen Konzernklärung zu befreien, und verweist auf den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2017, der unter der Internetseite [https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2017/Nichtfinanzieller\\_Bericht\\_2017\\_d.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2017/Nichtfinanzieller_Bericht_2017_d.pdf) in deutscher Sprache und unter [https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2017/Nonfinancial\\_Report\\_2017\\_e.pdf](https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2017/Nonfinancial_Report_2017_e.pdf) in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2018 abrufbar ist.

# GRUNDLAGEN DES AUDI KONZERNS

Mit den Marken Audi, Lamborghini und Ducati zählt der Audi Konzern zu den erfolgreichsten Herstellern von Premiumautomobilen, Supersportwagen, Super-SUV und sportlichen Motorrädern. Mit unserer Strategie 2025 wollen wir uns zum weltweiten Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität entwickeln.

## STRUKTUR

### / UNTERNEHMEN

Die AUDI AG ist das Mutterunternehmen des Audi Konzerns und zählt mit den Produkten der Marke Audi zu den führenden Herstellern von Premiumautomobilen. Die Geschäftstätigkeit beinhaltet insbesondere die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Automobilen sowie die Steuerung des Audi Konzerns.

Neben der AUDI AG umfasst der Audi Konzern alle wesentlichen Gesellschaften bzw. Einheiten, auf die die AUDI AG einen mittelbaren oder unmittelbaren beherrschenden Einfluss ausübt. Der Audi Konzern ist dezentral organisiert, die einzelnen Tochtergesellschaften nehmen ihre Geschäftstätigkeit eigenverantwortlich wahr. Dabei ist die Konzernsteuerung und -überwachung über Richtlinien, Berichtswege und Gremien sichergestellt.

Die Lageberichte des Audi Konzerns und der AUDI AG sind in diesem Bericht zusammengefasst.

### / KONSOLIDIERUNGSKREIS

Im Geschäftsjahr 2017 gab es keine Veränderungen des Konsolidierungskreises, die auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentliche Auswirkungen haben. Zum 1. Januar 2017 wurde die Volkswagen Group Firenze S.p.A., Florenz (Italien), veräußert. Der Verkauf diente der Trennung von Importeur- und Handelsgeschäft. Des Weiteren wurde zum 1. Januar 2017 die AUDI HUNGARIA Kft., Győr (Ungarn), auf die AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt., Győr, verschmolzen. In diesem Zuge haben wir die AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt. in Audi Hungaria Zrt., Győr, umfirmiert. Bei beiden Gesellschaften handelte es sich um bislang in den Konsolidierungskreis einbezogene Tochterunternehmen.



Lesen Sie online mehr zu den Konzerngesellschaften in der **Anteilsbesitzliste** gemäß §§ 285 und 313 HGB unter [www.audi.com/anteilsbesitzliste](http://www.audi.com/anteilsbesitzliste).

### / MARKEN UND PRODUKTPORTFOLIO

Der Audi Konzern zählt mit den Marken Audi, Lamborghini und Ducati zu den Herstellern von Premiumautomobilen, Supersportwagen, Super-SUV und sportlichen Motorrädern.

Die Marke Audi steht für „Vorsprung durch Technik“. Dabei soll „Vorsprung“ für nachhaltige, individuelle Premiummobilität und die Erweiterung des persönlichen Freiraums für unsere Kunden stehen.

Das Modellportfolio der Marke Audi umfasst alle wesentlichen Automobilsegmente. Unsere Kunden können entsprechend ihren persönlichen Bedürfnissen aus unserem Produktangebot beginnend bei der kompakten Audi A1 Baureihe über die Produktfamilien des A3, A4 und A5 bis hin zu den Oberklassebaureihen A6, A7 und A8 auswählen. Zudem unterstreichen unsere Modelle Audi TT und Audi R8 in besonderem Maße die Sportlichkeit unserer Marke. Mit dem Audi Q2, dem Q3 und dem Q5 sowie dem Audi Q7 sind wir auch im SUV-Segment breit aufgestellt. Im Geschäftsjahr 2017 wurden in Vorbereitung der im Jahr 2018 beginnenden Serienfertigung bereits die ersten Audi Q8 hergestellt. Für die im Jahr 2018 startende Serienproduktion unseres ersten vollelektrischen SUV – des Audi e-tron – haben wir im Berichtsjahr ebenfalls die ersten Modelle produziert. Unsere S- und RS-Modelle runden zahlreiche Fahrzeugbaureihen mit hoher Leistung und umfangreicher Ausstattung nach oben ab.

Die exklusiven Hochleistungsmodelle der Marke Lamborghini zeichnen sich durch hohe Fahrdynamik, unverwechselbares Design, konsequenten Leichtbau sowie hohe Qualität bei Material und Verarbeitung aus. Das Produktportfolio der Marke Lamborghini besteht aus den Modellen der Baureihen Huracán und Aventador sowie deren exklusiven Sondermodellen. Ab dem Jahr 2018 wird die Produktpalette um den Urus erweitert. Mit dem Urus erschließt Lamborghini das Segment der Super-SUV, die Geländegängigkeit mit den Fahreigenschaften eines Supersportwagens verbinden.

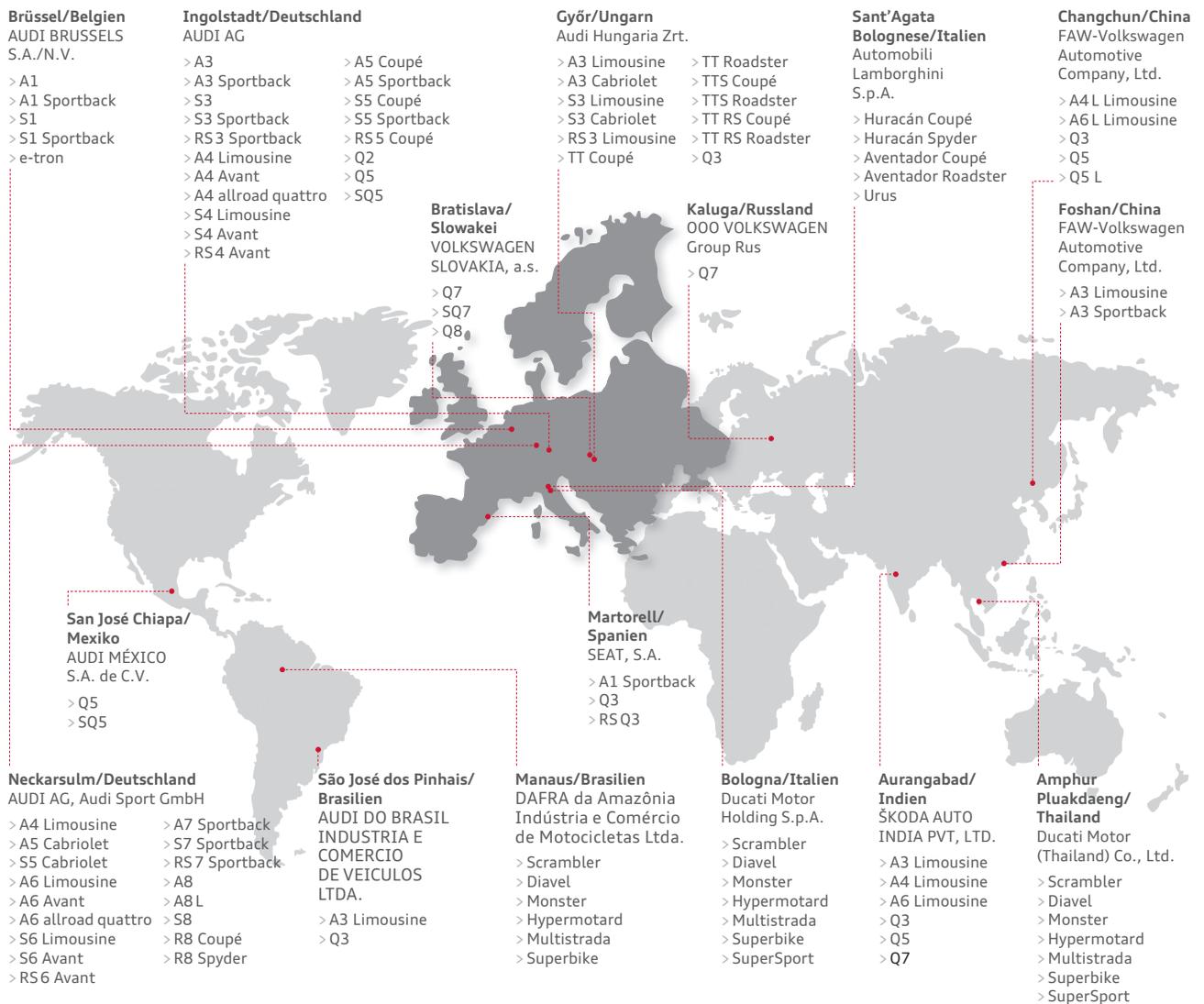
Gleichzeitig soll die dritte Baureihe die Volumenentwicklung sowie die Markenwahrnehmung und die Ertragskraft weiter stärken.

Die Marke Ducati steht mit ihren Motorrädern insbesondere für Sportlichkeit, modernes Design, Leichtbau und leistungsstarke Motoren. Das Produktportfolio umfasst neben der Scrambler Baureihe die Modelle Diavel, Hypermotard, Monster, Multistrada und Superbike. Im Geschäftsjahr 2017 wurde das Produktportfolio um die Ducati SuperSport Modelle ergänzt.

Lesen Sie online mehr zu unserem **Produktportfolio** auf unseren Markenseiten [www.audi.com](http://www.audi.com), [www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com) und [www.ducati.com](http://www.ducati.com).

**/ WESENTLICHE PRODUKTIONSSTANDORTE**

Die Standorte, an denen im Berichtsjahr 2017 Automobile der Marken Audi und Lamborghini sowie Motorräder der Marke Ducati gefertigt wurden, sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.



Am Produktionsstandort in Neckarsulm befindet sich der Unternehmenssitz der Audi Sport GmbH – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der AUDI AG. Die Audi Sport GmbH bietet

neben den Hochleistungsmodellen der R8 Baureihe sowie den RS-Modellen ein breites Angebot an Individualisierungsmöglichkeiten über das Programm Audi exclusive sowie

hochwertige Accessoires von Audi collection. Des Weiteren verantwortet die Audi Sport GmbH das Audi Sport customer racing. Neben Automobilen fertigt die Audi Hungaria Zrt., Győr (Ungarn), Motoren für die AUDI AG, für weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und für Dritte. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2017 die ersten Elektromotoren für den elektrifizierten Antriebsstrang des Audi e-tron, unseres ersten rein elektrischen SUV, hergestellt.

**/ VERTRIEBSSTRUKTUREN**

Über eigene Vertriebsgesellschaften sowie in Zusammenarbeit mit lokalen Importeuren vertreibt der Audi Konzern international Fahrzeuge der Marken Audi und Lamborghini

sowie Motorräder der Marke Ducati. Außerdem werden Automobile der Marken Bentley, SEAT, Škoda, Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge über unsere Vertriebsgesellschaften VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien), Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul (Südkorea), AUDI VOLKSWAGEN MIDDLE EAST FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate), AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur (Singapur), und Audi Volkswagen Taiwan Co., Ltd., Taipeh, vertrieben.

 *Lesen Sie mehr zu unseren **Auslieferungen** auf den Seiten 118 ff.*

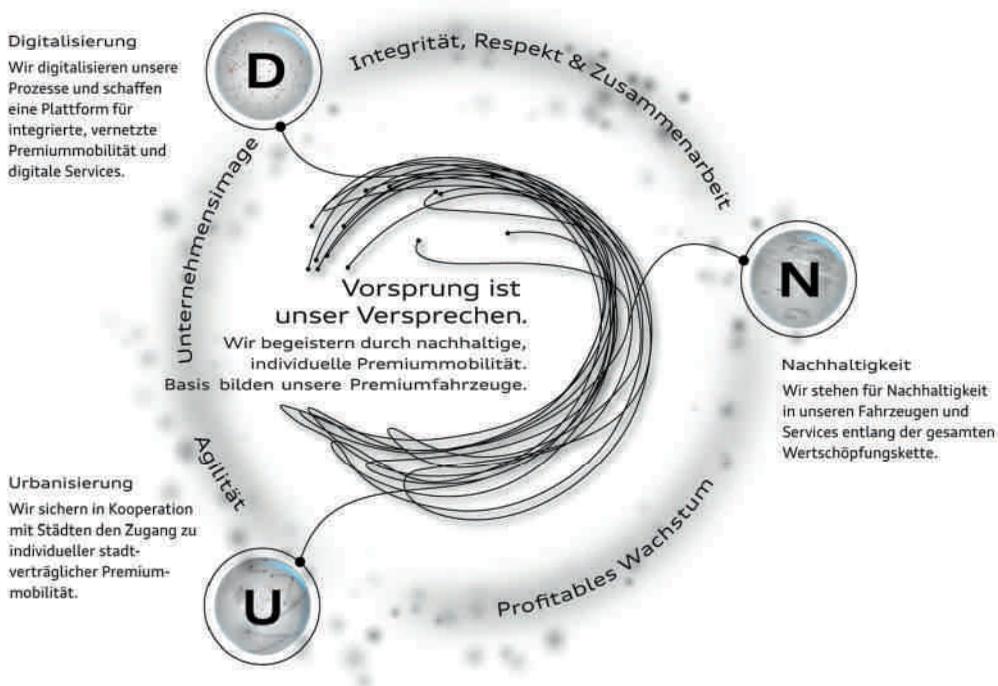
## STRATEGIE

**/ VISION: „VORSPRUNG IST UNSER VERSPRECHEN“**

Im Zuge der Megatrends Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung befindet sich die Automobilindustrie im Wandel. Mit der Strategie 2025 treibt der Audi Konzern, als einer der erfolgreichsten Hersteller von Premiumautomobilen, Supersportwagen, Super-SUV und sportlichen Motorrädern, diesen

Wandel. Dabei haben wir unser übergeordnetes strategisches Ziel in unserer Vision verankert: Wir wollen Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität werden und damit Kunden weltweit begeistern. Unsere Premiumfahrzeuge bilden dafür weiterhin die Basis – somit bleibt das Kerngeschäft wichtige Grundlage für unseren zukünftigen Erfolg.

### Die Audi Strategie 2025



**/ MISSION**

Die Megatrends verändern den Alltag der Menschen. Insbesondere das Leben im urbanen Raum wird noch schnelllebiger und informationsreicher. Durch die Zunahme des Verkehrs gelangen städtische Infrastrukturen an ihre Kapazitätsgrenzen, auch die steigende Umweltbelastung und knapper werdende Ressourcen erfordern ein Umdenken. Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung greifen hier eng ineinander. Um als Anbieter nachhaltiger Premiummobilität erfolgreich zu sein, gilt es, sich auf diese Trends einzulassen, ihren Zusammenhang zu verstehen, sie intelligent zu verknüpfen und die relevanten Antworten zu geben.

**// DIGITALISIERUNG**

Digitalisierung bedeutet für uns, unsere Geschäftsprozesse konsequent zu digitalisieren und das führende Ökosystem für Premiummobilität und digitale Services zu schaffen.

Mit digitalen Services für unsere Kunden werden wir neue Geschäftsmodelle und Umsatzpotenziale erschließen – und zwar im Handel, im Fahrzeug sowie mit Mobilitätsangeboten und der anonymisierten Nutzung von Daten.

Die gemeinsame Basis dafür bildet unsere digitale Plattform myAudi – ein für Kunden und Partner gleichermaßen attraktives digitales Ökosystem.

Die konsequente Harmonisierung und Personalisierung unserer digitalen Kundenschnittstellen eröffnet uns die Chance, neuartige Kundenerlebnisse und Prozesse zu gestalten.

Darüber hinaus ermöglicht uns Digitalisierung, substantielle Effizienzpotenziale in unserer gesamten Wertschöpfungskette zu realisieren und damit Investitionen in Zukunftsthemen weiterhin selbst zu finanzieren.

Bis 2025 wollen wir erreichen:

- > beste digitale Prozesse der Branche
- > 10 Millionen aktive Nutzer auf der digitalen Plattform myAudi
- > substantielles Operatives Ergebnis durch digitale Services und neue Geschäftsmodelle
- > überlegene User Experience – Nummer eins beim Kundenerlebnis
- > nahtloses Omnichannel-Sales- und -Service-Erlebnis, egal ob online oder direkt beim Handelspartner
- > ein nahezu vollständig vernetztes Fahrzeugportfolio
- > eine nachhaltige Produktoptimierung und Komplexitätsreduzierung mithilfe von Daten

- > durchgängige Digitalisierung der Vertriebsprozesse mit dem Potenzial zur Senkung der Vertriebskosten um 1 Prozentpunkt

**// NACHHALTIGKEIT**

Nachhaltigkeit heißt für uns Zukunftsfähigkeit. Wir verfolgen die Mission, Nachhaltigkeit in unseren Fahrzeugen und Services entlang der gesamten Wertschöpfungskette voranzutreiben.

Mit nachhaltigen Produkten und Services wollen wir unseren Kunden individuelle Premiummobilität ermöglichen, die den drängenden Herausforderungen der Zukunft gerecht wird: Ressourcenknappheit, Umweltzerstörung und Klimawandel. Deshalb fördern wir die Entwicklung innovativer Antriebstechnologien. Wir investieren in Kraftstoffe, die klimaneutrales Fahren unterstützen sollen, und reduzieren den ökologischen Fußabdruck unserer Produktion. Zudem arbeiten wir an Materialkreisläufen, die in Zukunft noch weniger bis gar keinen Platz für Verschwendung lassen.

Nachhaltigkeit umfasst aber nicht nur produktbezogene Umweltaspekte, sondern widmet sich darüber hinaus gesellschaftlichen und sozialen Themen. Unser Anspruch an soziale Nachhaltigkeit soll auch in der Lieferkette gelten. Diese soll zum Beispiel frei von Kinderarbeit und Menschenrechtsverletzungen sein.

Bis 2025 wollen wir erreichen:

- > 1/3 der produzierten Fahrzeuge elektrifiziert
- > Brennstoffzellenfahrzeug in Serie
- > Ausbau Audi g-tron
- > Skalierung Audi e-fuels/e-power, damit alle Audi tron Kunden nahezu klimaneutral fahren können
- > bestes Systemangebot für alternative Antriebe
- > Kreislaufwirtschaft in der Wertschöpfung



Lesen Sie mehr zu unserem **alternativen Antriebskonzept g-tron** im Magazinteil auf den Seiten 56 ff.

**// URBANISIERUNG**

Wir verfolgen die Mission, unter anderem in Kooperation mit Städten den Zugang zu individueller stadtverträglicher Premiummobilität zu gewährleisten.

Damit individuelle Mobilität nicht zum Stillstand führt, braucht es neue Lösungen im urbanen Raum. Statt das Automobil aus der Stadt zu verbannen, soll es Teil der Lösung werden und

eine intelligente, nachhaltige und lebenswerte Stadt ohne klima- und umweltschädliche Schadstoffemissionen sowie ein vernetztes Verkehrskonzept ermöglichen. Im Rahmen von Audi Urban Solutions starten wir verschiedene Initiativen und Pilotprojekte, die neue Lösungsansätze und Geschäftsmodelle entwickeln. Zudem schaffen wir Angebote für Mobilitätsdienstleistungen, auch in Kooperation mit anderen Anbietern. Autonomes Fahren wird integraler Bestandteil einer zukünftigen intelligenten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität. Damit soll die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht, Verkehrsflüsse verbessert und der Raum in der Stadt effizienter genutzt werden.

Bis 2025 wollen wir erreichen:

- > einen signifikanten Marktanteil bei Premiummobilitätsdienstleistungen
- > Einbettung unserer Angebote in gesamtstädtische intermodale Mobilitätskonzepte
- > führende Position im automatisierten und autonomen Fahren

## / ZIELE

Im Mittelpunkt unserer Strategie steht die Vision der Kundenbegeisterung durch nachhaltige, individuelle Premiummobilität. Dafür muss jeweils die Mission in den Zukunftsfeldern Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung erfüllt werden. Zusätzlich haben wir uns folgende Unternehmensziele gesetzt, die wir fortlaufend überprüfen und gegebenenfalls erweitern oder anpassen:

### // 1. PROFITABLES WACHSTUM

Audi bekennt sich zu einem durchgängigen Premiumgeschäftsmodell. Profitables Wachstum im Kerngeschäft bedeutet, dass das unternehmerische Wachstum auf Basis einer robusten Rendite stattfindet. Neue Produkte, Dienste oder Geschäftsmodelle – gerade in der digitalen Welt – werden erst ab einer bestimmten Größenordnung rentabel. Hierbei ist vor allem die schnelle Skalierung neuer digitaler Services entscheidend. Folgende finanzielle Zielgrößen sorgen für die Messbarkeit unserer Leistung:

- > 8 bis 10 Prozent Operative Umsatzrendite
- > 21 Prozent Kapitalrendite (Return on Investment – RoI)
- > positiver Netto-Cashflow
- > 6,0 bis 6,5 Prozent Forschungs- und Entwicklungskostenquote
- > 5,0 bis 5,5 Prozent Sachinvestitionsquote



Lesen Sie mehr zu unserem **Steuerungssystem** und unseren **finanziellen Kennzahlen** auf den Seiten 100 f. und 123 ff.

### // 2. AGILITÄT

Audi will ein agiles Unternehmen sein, das sich schnell und flexibel auf neue Herausforderungen einstellt. Dazu gehört unter anderem Geschwindigkeit beim Treffen von Entscheidungen. Vor diesem Hintergrund fokussieren wir uns auf folgende Ziele:

- > strukturelle Agilität – die Fähigkeit, flexibel, aktiv, anpassungsfähig sowie initiativ zu handeln
- > Kompetenzwandel – zentrale Voraussetzung, um in den Zukunftsfeldern Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung eine Führungsrolle zu übernehmen
- > operative Agilität – bei der Entscheidungsgeschwindigkeit und Umsetzungsdisziplin branchenweit zu den Besten gehören

### // 3. INTEGRITÄT, RESPEKT UND ZUSAMMENARBEIT

Integrität, Respekt sowie werteorientiertes und regelkonformes Handeln schaffen Vertrauen und machen uns zukunftsfähig. Dabei soll die Zusammenarbeit bei Audi und auch innerhalb des Volkswagen Konzerns aufrichtig, unkompliziert, vorbehaltlos, auf Augenhöhe und füreinander ausgerichtet sein – ganz im Sinne des konzernweiten Kodex der Zusammenarbeit. Darüber hinaus bildet der neue Code of Conduct (Audi Verhaltensgrundsätze) die Grundlage unseres täglichen Handelns. Damit werden folgende Ziele fokussiert:

- > gesellschaftliche Verantwortung übernehmen und Integrität langfristig im Unternehmen verankern
- > Unternehmenskultur im Sinne der Audi Verhaltensgrundsätze und des Führungsleitbilds weiterentwickeln
- > Zusammenarbeit bei Audi und im Volkswagen Konzern weiter ausbauen und Synergien nutzen



Lesen Sie mehr zu **Integrität und Compliance** bei Audi auf den Seiten 157 ff.

## // 4. UNTERNEHMENSIMAGE

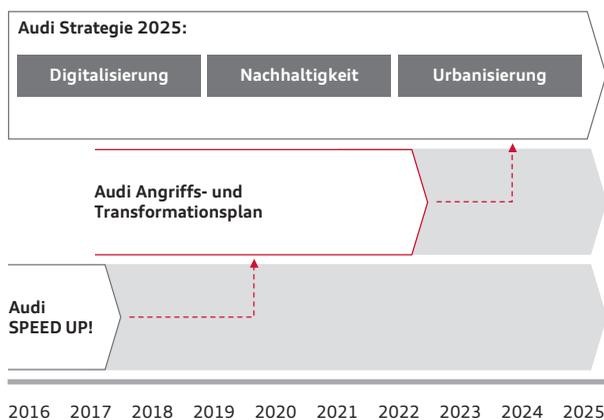
Ziel ist ein wettbewerbsüberlegenes Image als zentraler Treiber unseres Premiumgeschäftsmodells. Im Sinne unserer Stakeholder fördern wir auch Projekte, die das Leben der Menschen nachhaltig lebenswerter machen sollen. Konkret haben wir uns folgende Punkte zum Ziel gesetzt:

- > wettbewerbsüberlegenes Markenimage in Europa, den USA und in China
- > führend bei Innovation, Qualität und Design
- > weitere Steigerung der Arbeitgeberattraktivität

## / UMSETZUNG DER STRATEGIE 2025

Um unsere strategischen Ziele zu erreichen, haben wir bereits im Geschäftsjahr 2016 verschiedene Topprojekte definiert. Für die Umsetzung der Projekte sind jeweils Vorstandspaten und Projektleiter aus dem Top- bzw. oberen Management verantwortlich. Der Stand der Projekte wird dabei kontinuierlich an den Vorstand berichtet – gemäß unserem Grundsatz: „Klare Zielsetzung, klare Messbarkeit, klare Verantwortung“. Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnten wir bereits einige Topprojekte in die Linie überführen. So ist es uns beispielsweise bereits in den ersten Baureihen gelungen, durch die Verwendung von mehr Gleichteilen die Komplexität zu reduzieren. Zudem haben wir unsere Elektrifizierungsroadmap finalisiert sowie die Umsetzung der Strategie 2025 und des neu initiierten Angriffs- und Transformationsplans im Vergütungssystem für das Management verankert.

### Die Umsetzung der Strategie 2025



Um unsere strategischen Ziele schneller erreichen zu können und die benötigten Ressourcen zur Umsetzung der Strategie 2025 freizuspielen, haben wir im Jahr 2016 das Maßnahmenprogramm „SPEED UP!“ aufgesetzt. Dabei haben wir dank „SPEED UP!“ an vielen Stellen des Unternehmens Optimierungen erzielt. Insbesondere durch eine gestärkte Kostendisziplin konnte das mittlerweile abgeschlossene Programm rund 1 Mrd. EUR zum Ergebnis im Geschäftsjahr 2017 beitragen.

Anknüpfend daran haben wir im Berichtsjahr den Audi Angriffs- und Transformationsplan initiiert. Für den Erfolg der Strategie 2025 richtet dieser die Organisation neu aus und schafft den benötigten finanziellen Spielraum. Er fokussiert sich auf die Finanzierung der Zukunftsprojekte und stellt mit der Absicherung unseres strategischen Renditeziels unsere langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit sicher. Dabei besteht der Angriffs- und Transformationsplan aus einem Rendite- und Investitionsprogramm. So betrachten wir einerseits die Kostenseite, indem wir beispielsweise noch effizienter werden und unnötige Komplexität weiter reduzieren. Andererseits fokussieren wir uns auch auf die Leistungsseite: Die freigewordenen Mittel investieren wir in neue Modelle, die uns unter anderem zusätzliches Ergebnispotenzial erwirtschaften und uns bei der Umsetzung unserer Elektrifizierungsroadmap unterstützen. Zudem gewährleistet der Angriffs- und Transformationsplan die Neuausrichtung unserer Organisation – dazu gehören beispielsweise die Digitalisierung von Prozessen und die strategische Ressourcenallokation. In Summe soll der Angriffs- und Transformationsplan bis zum Jahr 2022 rund 10 Mrd. EUR Ergebnispotenzial heben und so unser strategisches Renditeziel während der intensiven Transformationsphase absichern.

Der Angriffs- und Transformationsplan ist in sieben Arbeitspakete unterteilt, die von jeweils einem Vorstandstandem verantwortet werden. In den einzelnen Arbeitspaketen kümmern sich Modulleiter um die Entwicklung und Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen. Übergreifend begleitet ein Projekt Management Office (PMO) die Umsetzung des Angriffs- und Transformationsplans.

## Der Audi Angriffs- und Transformationsplan

Projekt Management Office (PMO)

Modell-offensive	Marktdurchdringung	Material-, Investitions- und indirekte Einkaufskosten	Fabrikkosten	TE Transformation	Organisation	China
Vorstandsteam:						
Stadler/Schot	Schot/Seitz	Martens/Mertens	Kössler/Göbel	Mertens/Martens	Göbel/Seitz	Stadler/Schot
Beispiele:						
mindestens 4 komplett neue Modelle	ergebnisorientierte Vertriebssteuerung	Optimierung Materialkosten	Optimierung Produktion	Prozessoffensive	Digitalisierung von Prozessen	Umsetzung 2-Partner-Strategie

## STEUERUNGSSYSTEM

Zur Steuerung und Überwachung unserer strategischen und operativen Ziele verwenden wir zentrale Messgrößen im Audi Konzern. Neben wichtigen finanziellen Kenngrößen beinhaltet das Steuerungssystem des Audi Konzerns auch nichtfinanzielle Leistungsindikatoren. Im Zuge der mit der Strategie 2025 angestoßenen Neuausrichtung des Unternehmens wird zukünftig auch das Steuerungssystem des Audi Konzerns Anpassungen unterliegen, zum Beispiel durch eine stärkere Trennung zwischen Fahrzeug- und Servicegeschäft. Zudem soll die erfolgsabhängige Vergütung des Managements stärker mit dem Steuerungssystem verknüpft werden. Bestimmte finanzielle Zielgrößen sowie besondere Ergebnistreiber werden dabei detaillierter als bisher berücksichtigt.

Nachfolgend stellen wir den aktuellen unternehmensinternen Steuerungsprozess dar und beschreiben die gegenwärtigen Spitzenkennzahlen des Steuerungssystems.

### **/ STEUERUNGSPROZESS IM AUDI KONZERN**

Der Audi Konzern ist als integraler Bestandteil in den Steuerungsprozess des Volkswagen Konzerns eingebunden. Die Steuerung des Audi Konzerns umfasst die AUDI AG und die konsolidierten Gesellschaften, daher erfolgt keine separate Steuerung und Prognose der Spitzenkennzahlen bei der AUDI AG. Dabei werden die komplexen Wertschöpfungsketten und Organisationsstrukturen sowie die rechtlichen Anforderungen entsprechend berücksichtigt. Ausgangspunkt für die Steuerung des Audi Konzerns sind die jährlich für einen Zeitraum von zehn Jahren erstellte langfristige strategische Planung sowie daraus abgeleitet die für drei bis fünf Jahre

aufgestellte Mittelfristplanung. Wesentliche Sachverhalte unserer operativen Planungen werden hierbei mit einbezogen.

Um die zukünftige Unternehmensentwicklung zu gestalten, werden je nach Fristigkeit die einzelnen Planungsinhalte definiert:

- > Das Produktprogramm ist die strategische, langfristige Determinante der Unternehmenspolitik.
- > Der langfristige Absatzplan, der Markt- und Segmententwicklungen aufzeigt, ist Ausgangspunkt für die Ableitung des Auslieferungsvolumens.
- > Die Belegung der einzelnen Produktionsstandorte erfolgt anhand der Kapazitäts- und Auslastungsplanung.

Die aufeinander abgestimmten Ergebnisse der vorgelagerten Planungsprozesse fließen in die finanzielle Mittelfristplanung ein. Diese beinhaltet Investitionsplanungen als Vorleistung für künftige Produkt- und Handlungsalternativen, die finanzielle Planung der Gewinn- und Verlust-Rechnung, die Finanz- und Bilanzplanung.

Aus der Mittelfristplanung wird das erste Jahr verbindlich abgeleitet und als Budget auf Monatsbasis operativ ausgeplant. Mithilfe von verschiedenen Steuerungsinstrumenten – etwa Soll-Ist-Analysen, Vorjahresvergleichen oder Abweichungsanalysen – wird der Zielerreichungsgrad des Budgets monatlich verfolgt und überprüft. Sofern erforderlich, werden darüber hinaus Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Zielsetzungen entwickelt und

umgesetzt. Es werden monatlich revolvierend detaillierte Vorausschätzungen für das Gesamtjahr sowie für die jeweils kommenden drei Monate erstellt. Dabei werden auch Maßnahmen aus der aktuellen Entwicklung der Chancen- und Risikolage berücksichtigt. Bei der unterjährigen Steuerung ist somit die laufende Anpassung an interne und externe Veränderungen von zentraler Bedeutung. Die aktuelle Vorausschätzung bildet gleichzeitig die Grundlage für die nachfolgenden Mittelfrist- und Budgetplanungen.

### **/ SPITZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG**

Basis der Steuerung des Audi Konzerns sind neben einer werteorientierten Unternehmensführung folgende Spitzenkennzahlen, die wichtige Treiber unserer Unternehmensentwicklung darstellen oder aus den Zielen der Strategie abgeleitet wurden:

- > Auslieferungen an Kunden der Marke Audi
- > Umsatzerlöse
- > Operatives Ergebnis/Operative Umsatzrendite
- > Kapitalrendite (Return on Investment – RoI)
- > Netto-Cashflow
- > Forschungs- und Entwicklungskostenquote
- > Sachinvestitionsquote

Die nichtfinanzielle Steuerungsgröße Auslieferungen an Kunden reflektiert die Anzahl der an Kunden übergebenen Neufahrzeuge. Dabei gibt dieser Leistungsindikator die Nachfrage der Kunden nach den Produkten der Marke Audi wieder und indiziert unsere Wettbewerbs- und Imageposition auf den unterschiedlichen Märkten weltweit. Eine starke Nachfrage nach unseren Produkten ist für die Auslieferungen sowie die Produktion und damit einhergehend für die Auslastung unserer Standorte von großer Bedeutung. Zusätzlich steht eine anhaltend hohe Anzahl der Kundenauslieferungen für eine hohe Zufriedenheit unserer Kunden.

Mit der Strategie 2025 rückt der Fokus im Unternehmen noch stärker als zuvor auf profitables Wachstum. Dazu überprüfen wir konsequent die Wirtschaftlichkeit unserer regionalen Absatzplanung mithilfe finanzieller Leistungsindikatoren.

Zu den finanziellen Spitzenkennzahlen des Audi Konzerns gehören die Umsatzerlöse, die unseren Markterfolg finanziell abbilden. Das Operative Ergebnis berechnet sich als Saldo von Umsatzerlösen und Ressourceneinsatz (Herstellungskosten, Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten) sowie unter Einbeziehung des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses. Das

Operative Ergebnis steht für die wirtschaftliche Leistung unseres Kerngeschäfts und die originäre Unternehmertätigkeit. Besonderer Fokus liegt auf den Renditekennzahlen. So zeigt die Operative Umsatzrendite das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativem Ergebnis zu den Umsatzerlösen. Mit der Kapitalrendite (Return on Investment – RoI) wird das eingesetzte Kapital hinsichtlich seiner Verzinsung bewertet. Dabei stellen wir das Operative Ergebnis nach Steuern in das Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen.

Der Netto-Cashflow zeigt den Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit abzüglich des Cashflows aus der Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere sowie der Termingeldanlagen und der ausgereichten Darlehen. Diese Spitzenkennzahl dient als Gradmesser für die Selbstfinanzierungskraft unseres Unternehmens.

Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote ist ein Indikator für die Innovationsstärke des Unternehmens und stellt zugleich die Einhaltung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen sicher. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote ergibt sich aus dem Verhältnis von Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Umsatzerlösen des Audi Konzerns. Entwicklungsvorhaben entstehen aus Produkt- und Technologieentscheidungen oder werden im Hinblick auf strategische Stoßrichtungen gestartet.

Ein weiterer Indikator für die Innovationsstärke und Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens ist die Sachinvestitionsquote. Dabei wird das Gesamtvolumen der Sachinvestitionen gemäß Kapitalflussrechnung ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen gesetzt. In den Sachinvestitionen sind Sachanlagen, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und die sonstigen immateriellen Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) enthalten. Die Investitionen umfassen im Wesentlichen Mittel für die Modernisierung und Ausweitung der Produktpalette, die Erweiterung unserer Kapazitäten sowie für die Verbesserung der Fertigungsprozesse im Audi Konzern. Investitionsentscheidungen werden von den Fachbereichen beantragt und vom Investitionscontrolling sowie dem Unternehmensgremium Investitionskreis hinterfragt und priorisiert. Wesentliche investitionspolitische Entscheidungen werden zudem vom Aufsichtsrat des Unternehmens freigegeben.



Lesen Sie mehr zu unseren **Spitzenkennzahlen** auf den Seiten 112 ff., 118 ff. und 123 ff.

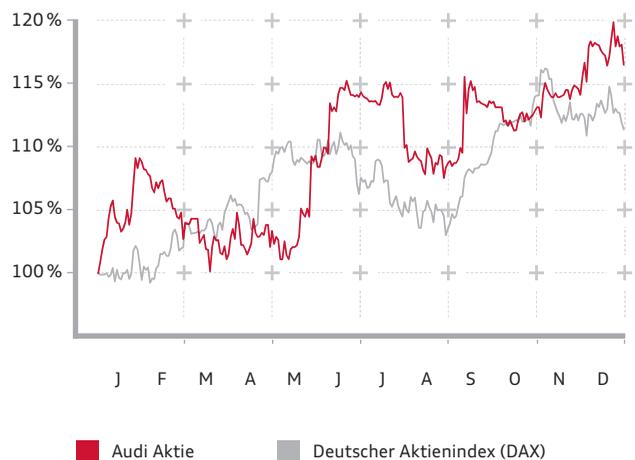
## AKTIE

### / KURSENTWICKLUNG DER AUDI AKTIE

Im Jahr 2017 entwickelte sich der Deutsche Aktienindex (DAX) analog der wesentlichen internationalen Börsenindizes positiv. Dabei zeigten sich die Notierungen der im DAX gelisteten deutschen Automobilhersteller und -zulieferer heterogen und wiesen eine höhere Kursschwankungsbreite als der Deutsche Aktienindex insgesamt auf. Die Aktie des Premiumautomobilherstellers Audi ist im Börsensegment General Standard gelistet und unterliegt aufgrund des geringen Streubesitzanteils von rund 0,45 Prozent vergleichsweise niedrigen Handelsvolumina. Im abgelaufenen Geschäftsjahr verzeichnete die Audi Aktie insgesamt einen Aufwärtstrend. Der erste Handelstag im Jahr 2017 markierte zugleich das Jahrestief mit einem Tagesschlusskurs von 623,15 EUR. Vor dem Hintergrund branchenbezogener Belastungsfaktoren, wie beispielsweise der Diskussionen über die Zukunft der Dieselantriebstechnologie, bewegte sich der Kurs der Audi Aktie im Verlauf des ersten Halbjahrs 2017 eher seitwärts. Auch die temporären Wirkungen unserer Verhandlungen zur strategischen Weiterentwicklung unseres Chinageschäfts dürften sich dämpfend auf den Börsenkurs ausgewirkt haben. Allerdings trat die Audi Aktie gegen Ende des ersten Halbjahres in einen Aufwärtstrend ein, der trotz vereinzelter Kursschwankungen bis zum Jahresende anhielt. Unter anderem die erfolgreich abgeschlossenen Verhandlungen mit unseren Vertragspartnern in China sowie der Ausblick auf die bevorstehenden Produkt- und Technologieerweiterungen wurden am Kapitalmarkt positiv aufgenommen. So stellten wir beispielsweise im Rahmen der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September 2017 unsere Innovationskraft und unsere technologische Ausrichtung dar. Weitere positive Einflüsse dürften

zudem von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen ausgegangen sein. Von der erneuten Anhebung des Leitzinses durch die US-Notenbank im Dezember 2017 zeigte sich der Aktienkurs der AUDI AG unbeeindruckt. Die Audi Aktie erreichte am 20. Dezember 2017 mit 747,00 EUR ihr Jahreshoch und schloss am letzten Handelstag mit einem Kurs von 725,95 EUR, 16,5 Prozent über dem Niveau vom Jahresbeginn.

### Indizierte Kursentwicklung der Audi Aktie im Jahr 2017 (ISIN: DE0006757008, Börsenplatz: Xetra)



Lesen Sie mehr zur **Audi Aktie** unter  
[www.audi.com/aktie](http://www.audi.com/aktie).

## ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN

Im Folgenden sind die nach den §§ 289a Abs. 1 und 315a Abs. 1 HGB geforderten übernahmerechtlichen Angaben dargestellt.

### / KAPITALVERHÄLTNISSE

Am 31. Dezember 2017 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 Grundkapital.

### / 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 sowie gegebenenfalls über Satzungsänderungen und Kapitalmaßnahmen, über Ermächtigungen zum Erwerb eigener Aktien, 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 dem Vorstand 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.

#### ***/ GESETZLICHE VORSCHRIFTEN UND BESTIMMUNGEN DER SATZUNG ÜBER DIE ERNENNUNG UND ABBERUFUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS***

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 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. Im Geschäftsjahr 2017 wurden keine diesbezüglichen Beschlüsse durch die Hauptversammlung der AUDI AG gefasst.

#### ***/ WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DES MUTTER-UNTERNEHMENS, DIE UNTER DER BEDINGUNG EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS STEHEN***

Die AUDI AG ist Partei der Gesellschaftervereinbarung betreffend die There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), die der Mehrheitsgesellschafter der HERE Gruppe ist. Nach der Gesellschaftervereinbarung muss eine Vertragspartei im Falle eines Kontrollwechsels ihre (direkt oder indirekt gehaltenen) Anteile an der There Holding B.V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anbieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die AUDI AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die AUDI AG übernimmt oder verliert, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50 Prozent der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 Prozent der auf Hauptversammlungen ausübaren Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE Gruppe bzw. bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 Prozent an der AUDI AG erwerben. Wenn keiner der anderen Gesellschafter diese Anteile übernimmt, haben die anderen Gesellschafter das Recht, die Auflösung der There Holding B.V. zu beschließen. Im Übrigen hat die AUDI AG 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.

# WIRTSCHAFTSBERICHT

**Im Geschäftsjahr 2017 hat der Audi Konzern im Rahmen der Modelloffensive umfangreiche Vorbereitungen zur Produktion zahlreicher neuer Modelle getroffen. Die Auslieferungen der Marke Audi konnten trotz der Herausforderungen in der Region Asien-Pazifik um 0,6 Prozent auf den Bestwert von 1.878.105 Automobilen gesteigert werden. Allerdings belasteten die Auswirkungen aus der Dieseldisussion unsere Geschäftstätigkeit auch im Jahr 2017.**

## GESCHÄFT UND RAHMENBEDINGUNGEN

### / **WELTWIRTSCHAFTLICHE LAGE**

Die Weltwirtschaft verzeichnete im Jahr 2017 ein Wachstum von 3,2 (2,5) Prozent. Sowohl die Industrie- als auch die Schwellenländer wiesen dabei eine höhere wirtschaftliche Dynamik im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf. Die globale Inflationsrate erhöhte sich trotz einer insgesamt weiterhin expansiven Geldpolitik bei überwiegend niedrigem Zinsniveau und gestiegenen Rohstoffpreisen weniger deutlich als noch ein Jahr zuvor.

Die westeuropäische Wirtschaft expandierte im Berichtszeitraum um 2,3 (1,8) Prozent. Dabei konnten fast alle Länder von weiterhin niedrigen Zinsen profitieren und einen stärkeren Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) als im Vorjahr aufweisen, was sich auch in rückläufigen Arbeitslosenzahlen widerspiegelte. Politische Unsicherheiten bestanden aufgrund von Parlamentswahlen in mehreren Ländern sowie der begonnenen Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union. In Deutschland, der größten Volkswirtschaft der Region, konnte die Wirtschaftsleistung infolge der optimistischen Konsumentenstimmung sowie der guten Lage am Arbeitsmarkt um 2,5 (1,9) Prozent gesteigert werden. Die Arbeitslosenquote reduzierte sich in Westeuropa auf 8,5 (9,3) Prozent, wobei sie in Griechenland und Spanien erneut mehr als doppelt so hoch war.

In Zentral- und Osteuropa stieg das BIP um 3,8 (1,8) Prozent. Hier wirkte unter anderem die Erholung der russischen Wirtschaft positiv, die sich mit einem Wachstum von 1,6 (-0,4) Prozent im Zuge des höheren Energiepreinsniveaus aus der Rezession löste.

Die USA verzeichneten – begünstigt durch die robuste Nachfrage des privaten Sektors – ein Wirtschaftswachstum von

2,2 (1,5) Prozent. Das weiterhin vergleichsweise niedrige Zinsniveau beeinflusste die konjunkturelle Dynamik maßgeblich.

Nach einer längeren Phase der Rezession belebte sich die Konjunktur in Brasilien im Jahr 2017 wieder. So wuchs das brasilianische BIP um 1,0 (-3,5) Prozent – vor allem gestützt durch die wieder anziehende Inlandsnachfrage und gestiegene Rohstoffpreise. Belastend wirkten indes die andauernden politischen Unsicherheiten.

In der Region Asien-Pazifik zeigte sich erneut die weltweit höchste Konjunkturendynamik. Die chinesische Wirtschaft erzielte zudem im internationalen Vergleich die größte absolute Steigerung der Wirtschaftsleistung und expandierte mit 6,9 (6,7) Prozent. Wirtschaftspolitische Impulse wirkten hierbei begünstigend. Mit einem Anstieg des BIP von 1,8 (0,9) Prozent verbesserte sich die wirtschaftliche Lage Japans ebenfalls, unter anderem aufgrund anziehender Exporte und privater Konsumausgaben.

### / **INTERNATIONALE AUTOMOBILKONJUNKTUR**

Die weltweite Nachfrage nach Automobilen erhöhte sich im Jahr 2017 um 2,9 Prozent und erreichte mit 83,5 (81,2) Mio. Fahrzeugen ein neues Rekordniveau. Dabei verzeichneten Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Südamerika sowie die Region Asien-Pazifik jeweils Zuwächse bei den Neuzulassungen, wohingegen die Verkaufszahlen in Nordamerika rückläufig waren.

In Westeuropa setzte sich die positive Entwicklung der Pkw-Nachfrage fort – vor allem gestützt durch die gute gesamtwirtschaftliche Entwicklung. So wurde hier mit einem Wachstum von 2,5 Prozent auf 14,3 (14,0) Mio. Neuzulassungen der höchste Wert der letzten zehn Jahre erzielt. Der deutsche

Pkw-Markt entwickelte sich bei gestiegener Nachfrage sowohl privater als auch gewerblicher Kunden erfreulich und konnte das Volumen um 2,7 Prozent auf 3,4 (3,4) Mio. Automobile steigern. In Großbritannien verringerte sich die Zahl der neu zugelassenen Fahrzeuge nach dem Rekordwert des Vorjahres um -5,7 Prozent, unter anderem aufgrund zunehmender Unsicherheiten in Zusammenhang mit dem bevorstehenden Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union. Auf dem französischen Pkw-Markt wurde ein Wachstum der Neuzulassungen von 4,8 Prozent erreicht. Stärkere Anstiege waren auf den Automobilmärkten in Italien und Spanien mit Zuwachsraten von 8,1 bzw. 7,7 Prozent zu verzeichnen.

Mit 3,0 (2,7) Mio. Automobilen wurden in Zentral- und Osteuropa 12,6 Prozent mehr Fahrzeuge neu zugelassen als noch ein Jahr zuvor. Dabei konnte in Russland, dem größten Markt der Region, im Zuge der sich verbessernden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wieder ein Wachstum erzielt werden. Ausgehend von einem niedrigen Niveau stiegen die Fahrzeugverkäufe hier um 12,3 Prozent auf 1,5 (1,3) Mio. Einheiten.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge konnte das Rekordniveau des Vorjahres nicht erreichen und wies einen Nachfragerückgang von -1,8 Prozent auf 17,2 (17,6) Mio. Einheiten auf. Hierbei setzte sich der Trend hin zu SUV- und Pick-up-Modellen bei einem gleichzeitigen Rückgang der klassischen Pkw-Segmente fort.

Der brasilianische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge profitierte im Jahr 2017 nach einer längeren Phase rückläufiger Neuzulassungen von einer verbesserten wirtschaftlichen Lage. So konnte das relativ geringe Volumen des Vorjahres um 9,4 Prozent auf 2,2 (2,0) Mio. Einheiten gesteigert werden.

In der Region Asien-Pazifik wurde im Berichtszeitraum mit 37,0 (35,3) Mio. Einheiten erneut der höchste absolute Volumenzuwachs verzeichnet. Im weltweit größten Automobilmarkt China erhöhte sich die Zahl der neu zugelassenen Pkw um 4,5 Prozent auf 23,9 (22,9) Mio. Einheiten. Allerdings war die Nachfragedynamik deutlich rückläufig, da im Vorjahr höhere Steuererleichterungen für Fahrzeuge mit bis zu 1,6 Litern Hubraum zu Vorzieheffekten geführt hatten. Der japanische Automobilmarkt wuchs um 6,1 Prozent auf 4,4 (4,1) Mio. Einheiten, unter anderem positiv beeinflusst durch staatliche Fördermaßnahmen.

### **/ INTERNATIONALE MOTORRADKONJUNKTUR**

Im Jahr 2017 verzeichneten die internationalen Motorradneuzulassungen im Hubraumsegment über 500 ccm einen

Rückgang von -3,5 Prozent. Dabei entwickelten sich die einzelnen Märkte heterogen. Während der deutsche Motorradmarkt mit -12,3 Prozent rückläufig war, konnten der französische sowie der italienische Motorradmarkt Zuwächse von 3,3 bzw. 11,9 Prozent aufweisen. In den USA – dem größten Motorradmarkt der Welt – reduzierte sich die Zahl der neu zugelassenen Motorräder um -6,9 Prozent.

### **/ GESAMTEINSCHÄTZUNG DER UNTERNEHMENSLEITUNG**

#### **// GESCHÄFTSVERLAUF**

Der Audi Konzern hat im Geschäftsjahr 2017 die Umsetzung der strategischen Handlungsfelder Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung weiter vorangetrieben. So haben wir im Rahmen des Audi Summit in Barcelona unsere Zukunftsfähigkeit unter anderem anhand neuer Angebote für das automatisierte und autonome Fahren sowie mit einem Ausblick auf die digital vernetzte und nachhaltige Mobilität in der Smart City der Zukunft präsentiert. Höhepunkt war die Weltpremiere unseres neuen Audi A8, der eine neue Designära bei Audi einläutet. Mit zahlreichen zum Teil hochautomatisierten Fahrerassistenzsystemen stellt er die Referenz für unsere große Modelloffensive im Sinne von „Vorsprung durch Technik“ dar. Für den Erfolg der Strategie 2025 richtet der im Berichtsjahr verabschiedete Angriffs- und Transformationsplan die Organisation neu aus und schafft den benötigten finanziellen Spielraum. In Anknüpfung an unser erfolgreich abgeschlossenes Maßnahmenprogramm „SPEED UP!“ fokussiert er sich auf die Finanzierung unserer Zukunftsprojekte. Der Angriffs- und Transformationsplan soll bis zum Jahr 2022 rund 10 Mrd. EUR Ergebnispotenzial heben und so unser strategisches Renditeziel während der bevorstehenden Transformationsphase absichern. Zudem hat das neu besetzte Vorstandsteam unsere operativen und strategischen Maßnahmen weiter vorangetrieben. Um die Marktchancen des weltweit größten Automobilmarkts China auch langfristig bestmöglich zu nutzen, setzt Audi zukünftig auf eine Zwei-Partner-Strategie. Darüber hinaus konnten wir weitere wichtige Vereinbarungen zur Abarbeitung der Dieselthematik, vor allem in den USA, erzielen. In der Folge haben wir umfassende prozessuale und organisatorische Änderungen vorgenommen. Die Umsetzung der Auflagen aus den US-Vergleichen wird außerdem der von den US-Behörden bestellte Independent Compliance Monitor/Auditor, Larry D. Thompson, für mindestens drei Jahre begleiten. Zudem überwachen wir kontinuierlich die Umsetzung der Vergleichsvereinbarungen in Nordamerika im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die umzusetzenden Rückkauf- und Nachrüstprogramme sind umfangreich sowie technisch

anspruchsvoll. In diesem Zusammenhang wurden auch unsere Rückstellungen auf Basis aktualisierter Bewertungsprämissen im Geschäftsjahr 2017 angepasst. Belastungen ergaben sich außerdem aus Marktbeschränkungen in der Region Asien-Pazifik sowie aus der Neustrukturierung unseres Produktionsnetzwerks. Im Zuge dessen haben wir zudem Vorbereitungen zur Serienproduktion zahlreicher neuer Modelle, unter anderem des vollelektrischen Audi e-tron, getroffen.

Mit 1.878.105 (1.867.738) Auslieferungen an Kunden der Kernmarke Audi konnten wir bei herausfordernden Rahmenbedingungen in der Region Asien-Pazifik unser Vorjahresvolumen wie erwartet übertreffen. Mit einem Volumenzuwachs von 0,6 Prozent haben wir einen neuen Auslieferungsrekord verzeichnet. Zu Jahresbeginn waren wir von einem noch etwas stärkeren Wachstum ausgegangen.

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns erhöhten sich unter anderem durch den Markterfolg unserer neuen Produkte – vor allem durch die Audi A5 Familie und den Audi Q2 – sowie das verbesserte sonstige Automobilgeschäft leicht auf 60.128 (59.317) Mio. EUR und lagen damit im Rahmen unserer Prognose. Gegenläufig wirkten Umsatzrückgänge bei Produkten im fortgeschrittenen Lebenszyklus, Herausforderungen in bestimmten Regionen sowie das für uns im Vorjahresvergleich nachteilige Währungsumfeld.

Im Geschäftsjahr 2017 erreichte das Operative Ergebnis des Audi Konzerns 4.671 (3.052) Mio. EUR, was einer Operativen Umsatzrendite von 7,8 (5,1) Prozent entspricht. Darin enthalten sind Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik von insgesamt –387 (–1.632) Mio. EUR. Im Vorjahr waren zudem Sondereinflüsse im Zusammenhang mit Airbags des Herstellers Takata in Höhe von –162 Mio. EUR enthalten. Bereinigt um diese Sondereinflüsse lag das Operative Ergebnis bei 5.058 (4.846) Mio. EUR und die Operative Umsatzrendite bei 8,4 (8,2) Prozent. Im Geschäftsbericht 2016 waren wir von einer Operativen Umsatzrendite innerhalb des strategischen Zielkorridors von 8 bis 10 Prozent ausgegangen. Positive Impulse sind vor allem auf unser Maßnahmenprogramm „SPEED UP!“ sowie die Umsatzentwicklung zurückzuführen. Auch geringere Vertriebskosten sowie das Währungsrisikomanagement trugen zur Steigerung des Operativen Ergebnisses bei. Neben den Sondereinflüssen resultierten Belastungen unter anderem aus den Vorleistungen für den

kontinuierlichen Ausbau unseres Modell- und Technologieportfolios sowie unserer Fertigungsstrukturen.

Die Kapitalrendite (RoI), welche ebenfalls durch die Sondereinflüsse belastet wurde, konnte mit einem Wert von 14,4 (10,7) Prozent unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent übertreffen. Dabei schlägt sich in der Kennzahl unsere Modelloffensive mit damit verbundenen Wirkungen auf das investierte Vermögen nieder. Im Geschäftsbericht 2016 hatten wir für das Jahr 2017 mit einem RoI zwischen 15 und 18 Prozent geplant.

Dank unserer starken Finanzkraft und positiver Effekte aufgrund von Beteiligungsveränderungen im vierten Quartal 2017 erwirtschafteten wir im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Netto-Cashflow in Höhe von 4.312 (2.094) Mio. EUR. Dabei hat der Audi Konzern seine Minderheitsbeteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), an die Volkswagen AG, Wolfsburg, übertragen und dadurch einen positiven Einmaleffekt von 3.278 Mio. EUR erzielt. In unserer Prognose vom Jahresbeginn 2017 waren wir aufgrund erwarteter Mittelabflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik nur von einem positiven Netto-Cashflow deutlich unterhalb des Vorjahresniveaus ausgegangen. Die Zahlungsabflüsse aus der Dieseldiagnostik beliefen sich auf rund 1,5 Mrd. EUR.

Begünstigt durch unsere bereits erzielten Optimierungen im Bereich Forschung und Entwicklung erreichte die Forschungs- und Entwicklungskostenquote einen Wert von 6,3 (7,5) Prozent und befand sich damit innerhalb des strategischen Zielkorridors von 6,0 bis 6,5 Prozent. In unserer Prognose hatten wir mit einer Forschungs- und Entwicklungskostenquote leicht oberhalb dieses Korridors gerechnet.

Vor dem Hintergrund umfangreicher Fahrzeuanläufe im oberen Segment haben wir im vierten Quartal unsere Investitionstätigkeit gesteigert. Im Zuge dessen lag die Sachinvestitionsquote im Geschäftsjahr 2017 mit 6,4 (5,7) Prozent moderat über unserem strategischen Zielkorridor von 5,0 bis 5,5 Prozent und damit im Bereich unserer aktualisierten Prognose aus der Zwischenberichterstattung zum dritten Quartal 2017. Im Geschäftsbericht 2016 sind wir von einer Sachinvestitionsquote für das Jahr 2017 innerhalb des Zielkorridors ausgegangen.

**Prognose-Ist-Vergleich Audi Konzern**

	Ist 2016	Prognose für 2017	Ist 2017	Bewertung <sup>1)</sup>
Auslieferungen Automobile der Marke Audi an Kunden	1.867.738	leichter Anstieg	1.878.105	⇒
Umsatzerlöse in Mio. EUR	59.317	leichter Anstieg	60.128	✓
Operatives Ergebnis in Mio. EUR	3.052	innerhalb des strategischen Zielkorridors von 8 bis 10 Prozent	4.671	⇒
Operative Umsatzrendite in Prozent	5,1		7,8	
Kapitalrendite (RoI) in Prozent	10,7	innerhalb einer Bandbreite von 15 bis 18 Prozent und damit über unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent	14,4	⇒
Netto-Cashflow in Mio. EUR	2.094	positiv, aufgrund der zu erwartenden Zahlungsabflüsse aus der Dieselmotorthematik jedoch deutlich unter Vorjahr	4.312 <sup>2)</sup>	↑
Forschungs- und Entwicklungskostenquote in Prozent	7,5	leicht über dem strategischen Zielkorridor von 6,0 bis 6,5 Prozent	6,3	↑
Sachinvestitionsquote in Prozent	5,7	innerhalb des strategischen Zielkorridors von 5,0 bis 5,5 Prozent <sup>3)</sup>	6,4	✓

1) Die Bewertung gibt die Einschätzung des Unternehmens zur Zielerreichung wieder.

Die Prognose erreicht ✓ Prognose deutlich übertroffen ↑ Prognose deutlich unterschritten ↓ geringfügige Prognoseabweichung ⇔

2) Enthalten ist ein positiver Einmaleffekt in Höhe von 3.278 Mio. EUR aus der Übertragung der Minderheitsbeteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), an die Volkswagen AG, Wolfsburg.

3) Aktualisierung in der Zwischenmitteilung zum dritten Quartal 2017 auf „moderat über dem strategischen Zielkorridor von 5,0 bis 5,5 Prozent“

**// BESONDERE EREIGNISSE****/// DIESELTHEMATIK**

Im September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Vierzylinder-Dieselmotoren vom Typ EA189 des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid(NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte Volkswagen darüber, dass in weltweit rund 11 Mio. Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA189, davon rund 2,4 Mio. Audi Fahrzeuge, auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Im November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 3.0 TDI Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Betroffen waren in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO<sub>x</sub>-Grenzwerte als in anderen Teilen der Welt gelten, rund 113 Tsd. Fahrzeuge. Das California Air Resources Board (CARB) – eine Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – kündigte in diesen Angelegenheiten eigene Untersuchungen an.

Während die Volkswagen AG konzernintern die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren trägt, verantwortet die AUDI AG die Entwicklung der Sechszylinder-Dieselmotoren vom Typ V6 3.0 TDI.

Volkswagen und Audi treiben die Aufklärung dieser Themen weiter mit Hochdruck voran. Hierzu wurden neben internen auch externe Untersuchungen unter Einbeziehung von externen Rechtsanwälten in Deutschland und in den USA beauftragt. Die internationale Anwaltskanzlei Jones Day, operativ unterstützt von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte, führte dabei auch bei der AUDI AG umfangreiche Untersuchungen durch. Darüber hinaus hat der Vorstand insbesondere zur Aufklärung eine interne Task-Force gegründet, Gremien und Bereiche mit den erforderlichen Ressourcen ausgestattet und sich regelmäßig berichten lassen. Wir arbeiten mit allen zuständigen Behörden zusammen, um die Sachverhalte vollumfänglich und transparent aufzuklären.

Die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur Information durch die EPA im November 2015 keine Kenntnisse von dem Einsatz einer unzulässigen „Defeat Device Software“ nach US-amerikanischem Recht in V6 3.0 TDI-Motoren hatten. Auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieselmotorthematik haben sich für den Vorstand keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des Sachverhalts ergeben, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden. Zudem haben sich für die amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG keine belastbaren Erkenntnisse oder Tatsachen ergeben, nach denen der Jahres- und Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

und früherer Jahre wesentlich falsch wären. Sollten neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand einzelner Vorstandsmitglieder zur Dieselmotorthematik gewonnen werden, könnte dies gegebenenfalls Auswirkungen auf den Jahres- bzw. Konzernabschluss sowie auf den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 und früherer Jahre haben.

In Verbindung mit der Dieselmotorthematik wurden zahlreiche Klagen und Ansprüche in den USA und dem Rest der Welt erhoben. Nachdem bereits im Jahr 2016 in Nordamerika umfassende Einigungen erzielt werden konnten, ist es uns im Geschäftsjahr 2017 gelungen, einen Großteil der wesentlichen gerichtlichen und behördlichen Verfahren in den USA durch Abschluss von Vergleichsvereinbarungen zu beenden. Dazu gehören im Besonderen Vereinbarungen mit dem US-Justizministerium (Department of Justice, DoJ). Außerhalb der USA haben wir zudem mit weiteren Behörden Vereinbarungen in Bezug auf die Umsetzung der technischen Maßnahmen erzielt.

Im April 2017 wurden gegen die AUDI AG und bestimmte verbundene Unternehmen 14 vermeintliche Sammelklagen eingereicht, die auf den Vorwurf abstellen, die Beklagten hätten die Existenz von Abschaltvorrichtungen („Defeat Devices“) in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Alle diese vermeintlichen Sammelklagen sind an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden und die Kläger reichten im Oktober 2017 eine konsolidierte Sammelklage ein. Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, beantragten im Dezember 2017 die Abweisung dieser Klage. Im Januar 2018 legten die Kläger Widerspruch gegen den Antrag auf Klageabweisung ein. Das Gericht hat den Beklagten für die Einreichung der Erwiderung eine Frist bis zum 16. Februar 2018 eingeräumt. Eine Anhörung ist für den 11. Mai 2018 angesetzt. Am 22. Dezember 2017 wurden im Namen von circa 75 einzelnen Klägern Sammelklagen aufgrund ähnlicher Ansprüche in einem kalifornischen Bundesgericht eingereicht.

In Kanada sind bei den Bezirksgerichten von Ontario und Quebec zwei ähnliche vermeintliche Sammelklagen, einschließlich einer nationalen Sammelklage, gegen die AUDI AG, die Volkswagen AG und verbundene Unternehmen in den USA und Kanada bezüglich mutmaßlicher CO<sub>2</sub>-Abschaltvorrichtungen in bestimmten Fahrzeugen mit Ottomotor und Automatikgetriebe eingereicht worden. Beide dieser kanadischen Klagen befinden sich in der Vorzulassungsphase.

Im April 2017 erteilte das Bundesgericht im US-Bundesstaat Kalifornien die endgültige Genehmigung zu dem sogenannten „Third Partial Consent Decree“ zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem US-amerikanischen Gesetz zur Reinhaltung der Luft, dem Clean Air Act, in Bezug auf Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren und V6 3.0 TDI-Motoren. Im gleichen Monat erkannte das US-Bundesgericht in Michigan die im Januar 2017 von der Volkswagen AG getroffene Vereinbarung zum Schuldanerkenntnis sowie zur Leistung einer Strafzahlung an und verhängte eine Strafe mit einer dreijährigen Bewährungsauflage.

Zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem Clean Air Act und den kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf V6 3.0 TDI-Fahrzeuge erteilte das gleiche Gericht im Mai 2017 die finale Genehmigung des sogenannten „Second Partial Consent Decree“.

Des Weiteren stimmte das Gericht im gleichen Monat in Bezug auf die V6 3.0 TDI-Fahrzeuge dem „California Second Partial Consent Decree“, der zweiten „3,0 l Partial Stipulated Order“ der Federal Trade Commission (FTC) sowie dem mit privaten Klägern in Bezug auf V6 3.0 TDI-Fahrzeuge erzielten Vergleich in Zusammenhang mit Sammelklagen endgültig zu.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten eingereicht worden.

Darüber hinaus haben die Attorneys General von bestimmten US-Bundesstaaten sowie einigen Kommunen Klagen entweder vor dem bundesstaatlichen Gericht in der „Multidistrict Litigation“ oder bei einzelstaatlichen Gerichten erhoben und fordern Bußgelder sowie in einigen Fällen Unterlassungsverfügungen. Audi (zusammen mit der Volkswagen AG und weiteren verbundenen Unternehmen) hat beantragt, bestimmte Umweltklagen der Bundesstaaten und Kommunen wegen Vorrangigkeit des U.S. Federal Clean Air Act abzuweisen. Die umweltrechtlichen Ansprüche von Alabama und Wyoming wurden aus diesem Grund abgewiesen, wengleich Alabama Berufung gegen dieses Urteil eingelegt hat.

Volkswagen und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, haben überdies separate Vergleichs-

vereinbarungen mit den Attorneys General von elf US-Bundesstaaten zur Beilegung von bestehenden oder möglichen künftigen Ansprüchen aus zivilrechtlichen Strafen und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts erzielt.

Im Juni 2017 erfolgte die Bestellung von Larry D. Thompson zum unabhängigen Compliance Monitor und unabhängigen Compliance Auditor. Zusammen mit seinem Team wird er für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren entsprechend dem strafrechtlichen „Plea Agreement“ und dem „Third Partial Consent Decree“ tätig sein.

Im Juli 2017 genehmigte das US-Bundesgericht in dem distriktübergreifenden Verfahren in Kalifornien das sogenannte „Third California Partial Consent Decree“ über die Zahlung von umweltrechtlichen Bußgeldern und Kostenerstattungen in Kalifornien für Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren und mit V6 3.0 TDI-Motoren. Eine grundsätzliche Vereinbarung war im Januar 2017 erzielt worden. Zudem gab das Bundesgericht in Kalifornien im Juli 2017 dem Antrag des Steuerungskomitees der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee“ auf Zahlungen für Anwaltsgebühren und Kostenerstattungen im Zusammenhang mit der Vereinbarung zu Fahrzeugen mit V6 3.0 TDI-Motoren statt.

In den USA und Kanada sind drei Generationen bestimmter Fahrzeuge mit von der Volkswagen AG verantworteten Vierzylinder-Dieselmotoren und zwei Generationen bestimmter Fahrzeuge mit V6 3.0 TDI-Motoren betroffen. Sowohl die EPA als auch das CARB haben emissionsbezogene Anpassungen für die Mehrzahl der Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotor genehmigt sowie Wiederverkaufsgenehmigungen erteilt. Für Fahrzeuge mit V6 3.0 TDI-Motoren der zweiten Generation haben die EPA und das CARB die Reparaturlösungen genehmigt. Für Fahrzeuge mit V6 3.0 TDI-Motor der ersten Generation haben wir Vorschläge für emissionsbezogene Anpassungen eingereicht. Diese Vorschläge werden von der EPA und dem CARB geprüft. Volkswagen arbeitet in enger Kooperation mit der EPA und dem CARB daran, die noch ausstehenden Genehmigungen zu erhalten.

In Kanada genehmigten die kanadischen Gerichte im April 2017 die zwischen den Verbrauchern und der Volkswagen AG, der AUDI AG sowie anderen kanadischen und US-amerikanischen Unternehmen des Volkswagen Konzerns geschlossene Vergleichsvereinbarung in Bezug auf Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren.

Im September 2017 genehmigte ein kanadisches Gericht die von der Volkswagen AG und anderen kanadischen und US-amerikanischen Gesellschaften des Volkswagen und des Audi Konzerns erzielte Einigung zur Begleichung der Gruppenanwaltsgebühren in Zusammenhang mit der Sammelklage-regelung für Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren mit kanadischen Verbrauchern außerhalb der Provinz Quebec.

Im September 2017 hat eine kanadische Provinzregulierungsbehörde – das Ministerium für Umwelt und Klimawandel von Ontario – Klage gegen die Volkswagen AG wegen eines Verstoßes gegen ein Umweltgesetz der Provinz eingereicht, derzufolge die Volkswagen AG den Betrieb von nicht den vorgeschriebenen Emissionsnormen entsprechenden Vierzylinder-Dieselfahrzeugen von Volkswagen und Audi der Modelljahre 2010 bis 2014 verursacht oder zugelassen habe. Nach den ersten Gerichtsterminen im November 2017 und im Februar 2018 wurde die Angelegenheit – bis zur fortlaufenden Offenlegung von Beweismitteln – auf April 2018 verlegt. Ein Verfahrenstermin wurde nicht festgelegt.

Im Dezember 2017 gab Volkswagen eine grundsätzliche Vereinbarung für einen vorgeschlagenen Vergleich mit Verbrauchern in Kanada in Zusammenhang mit V6 3.0 TDI-Fahrzeugen bekannt. Im Januar 2018 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung vorläufig genehmigt. Die Frist für die Stellungnahme und Ablehnung begann am 17. Januar 2018. Endgültige Anhörungen zur Genehmigung sind in Quebec und Ontario jeweils für April 2018 angesetzt worden.

Im Januar 2018 erzielte Volkswagen zudem eine Übereinkunft mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar zur Beilegung von zivilrechtlichen Verbraucherschutzangelegenheiten in Bezug auf V6 3.0 TDI-Fahrzeuge. Überdies erfolgen in Kanada in Bezug auf Vierzylinder- und V6 3.0 TDI-Fahrzeuge seitens der bundesstaatlichen Umweltregulierungsbehörde Untersuchungen bezüglich strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen und seitens einer Provinzregulierungsbehörde Untersuchungen hinsichtlich quasistrafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen.

Darüber hinaus sind bei bestimmten kanadischen Bezirksgerichten vermeintliche Verbrauchersammelklagen und die Aufnahme von Verbraucherklagen sowie eine bestätigte Sammelklage in Bezug auf Verletzung des Umweltrechts im Namen kanadischer Bürger anhängig.

Im ersten Quartal 2017 erteilte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die letzten noch ausstehenden behördlichen Genehmi-

gungen für die technischen Maßnahmen zur Umrüstung der in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns mit Vierzylinder-Dieselmotoren – darunter auch Audi Modelle. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Die Fahrzeuge erfüllen nach der Umrüstung auch weiterhin die gesetzlichen Anforderungen sowie die jeweils gültigen Abgasnormen. Die technischen Maßnahmen für alle betroffenen Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA189 in der Europäischen Union wurden ausnahmslos freigegeben und überwiegend durchgeführt.

Die AUDI AG arbeitet mit der Staatsanwaltschaft München II zusammen, die die Thematik zunächst nur in Bezug auf die 3.0 TDI-Motoren des Typs V6 für die USA untersucht hat. Inzwischen hat die Staatsanwaltschaft München II das Ermittlungsverfahren auch auf Fahrzeuge für den europäischen Markt ausgeweitet (V8 4.2 TDI und V6 3.0 TDI EU5/EU6). Zudem wurden im Juli 2017 Ordnungswidrigkeitenverfahren im Zusammenhang mit der Dieselthematik bei Audi eingeleitet. Die behördlichen Ermittlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Diesel-Konzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenzial. Seit 2016 werden systematisch alle Motor- und Getriebevarianten überprüft. Dabei wurde mit den Behörden eng zusammengearbeitet und diesen detailliert berichtet, speziell dem Bundesverkehrsministerium und dem KBA. Am 14. Juni 2017 hat das KBA auf der Grundlage eines von der AUDI AG selbst entdeckten und dem KBA mitgeteilten technischen Fehlers in der Bedatung der Getriebe-Software hinsichtlich einer begrenzten Anzahl bestimmter Audi A7/A8 Modelle eine Verfügung erlassen, mit der eine von der AUDI AG vorgeschlagene Korrektur aufgegeben wird. Der technische Fehler besteht darin, dass in den betroffenen Fällen im realen Fahrbetrieb eine bestimmte Funktion ausnahmsweise nicht implementiert ist, die in allen anderen Fahrzeugkonzepten standardmäßig vorhanden ist. In Europa sind hiervon ca. 24.800 Fahrzeuge bestimmter Audi A7/A8 Modelle betroffen. Das KBA hat diesen Fehler nicht als unzulässige Abschalt-einrichtung angesehen.

Am 21. Juli 2017 hat die AUDI AG für bis zu 850.000 Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren der Emissionsklassen EU5 und EU6 in Europa und weiteren Märkten außerhalb der USA und Kanada ein softwarebasiertes Nachrüstprogramm angeboten. Hierdurch soll im Wesentlichen das Emissionsverhalten im

realen Fahrbetrieb in innerstädtischen Bereichen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus weiter verbessert werden. Für Kunden werden durch die neue Software keine Kosten entstehen.

Das auch für bestimmte Modelle der Marken Volkswagen und Porsche angebotene Gesamtpaket besteht aus freiwilligen sowie zu einem geringeren Teil aus behördlich angeordneten Maßnahmen. Bei Letzteren handelt es sich um Maßnahmen im Rahmen eines Rückrufs, die von der AUDI AG selbst vorgeschlagen, dem KBA berichtet und von diesem aufgegriffen und angeordnet wurden. Die durch das KBA aufgegriffenen und angeordneten Maßnahmen betrafen den Rückruf verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6 oder V8 Motor der Emissionsnorm EU6, bei denen das KBA bestimmte Emissionsstrategien als unzulässige Abschalt-einrichtung qualifizierte. Von Juli 2017 bis Januar 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden. Alle aktuell im Angebot befindlichen Modelle der Marke Audi haben schon Motoren einer neuen Generation oder wurden nicht durch das KBA beanstandet.

Die freiwilligen Überprüfungen der Fahrzeuge der Marke Audi mit EU6-Motoren konnten beinahe vollständig abgeschlossen werden. Die Untersuchungen von Fahrzeugen mit EU5-Motoren sind bereits weit fortgeschritten – mit einem Abschluss wird im ersten Quartal 2018 gerechnet. Zudem kommt Audi den Informationsanforderungen der US-Behörden im Zusammenhang mit Automatikgetrieben in bestimmten Fahrzeugen nach.

Wir gehen gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und haben eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Sollten zudem aus den Untersuchungen von Audi und der Abstimmung mit dem KBA weitere Maßnahmen erforderlich werden, wird Audi die Lösungen im Rahmen des Nachrüstprogramms im Interesse der Kunden zügig umsetzen. Somit können aktuell weitere Feldmaßnahmen mit finanziellen Auswirkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Von Juli bis November 2017 reichten Kläger in verschiedenen US-Gerichtsbarkeiten im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge zahlreiche Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen AG und weiteren Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Im Rahmen dieser Klagen werden Ansprüche gemäß dem amerikanischen Kartellgesetz Sherman Act, dem Racketeer Influenced and Corrupt Organizations Act, staatlichen Wett-

bewerbs- und Verbraucherschutzgesetzen sowie nach Common Law wegen ungerechtfertigter Bereicherung geltend gemacht. In den Klagen wird behauptet, dass die Beklagten sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt hätten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbarten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingingen. Des Weiteren führen die Kläger an, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissions-Regulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gegeben hätte. Am 28. September 2017 fand eine Anhörung vor dem Rechtsausschuss der „Multidistrict Litigation“, dem Judicial Panel on Multidistrict Litigation (JPML) statt. Am 4. Oktober 2017 entschied der JPML, diese Fälle zu konsolidieren und an Richter Breyer im nördlichen Bezirk von Kalifornien zu verweisen. Am 14. Dezember 2017 wurde der Hauptrechtsbeistand (Co-Lead Counsel) bestellt, der die Interessen einer mutmaßlichen indirekten Käuferklasse und einer mutmaßlichen direkten Käuferklasse vertritt, sowie das Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee“ (PSC). Am 20. Dezember 2017 wurden die Fristen für die Schriftsätze bestimmt und die erste Besprechung zum Status des Verfahrens auf den 5. April 2018 terminiert und der Hauptrechtsbeistand wurde angewiesen, bis zum 15. März 2018 konsolidierte Sammelklagen im Namen von zwei mutmaßlichen Klassen einzureichen.

Von Juli bis Oktober 2017 reichten Kläger in Ontario, Quebec und British Columbia im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge Klagen gegen mehrere Automobilhersteller, einschließlich der Volkswagen Canada Inc., und der Audi Canada Inc., und weiteren Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Die Klagen stellen auf Klagegründe nach dem Wettbewerbsgesetz und dem Common Law sowie dem Zivilrecht von Quebec ab. Der Klage liegt eine ähnliche Begründung wie denen im Absatz zuvor dargestellten US-Klagen zugrunde.

Auf Basis des zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses vorliegenden und vom amtierenden Vorstand der AUDI AG beurteilten Sachverhalts bezüglich der Dieselthematik, welche neben den von der Volkswagen AG zu verantwortenden Vierzylinder-Dieselmotoren auch die von der AUDI AG zu verantwortenden V6 3.0 TDI-Motoren betrifft, wurde nach Auffassung des Vorstands der AUDI AG ausreichende Risiko-

vorsorge in Form von Rückstellungen für technische Maßnahmen und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit den Vergleichsvereinbarungen zur Dieselthematik in den USA gebildet. Darin enthalten sind auch Vorsorgen für die Dieselthematik in Kanada sowie Vertriebsmaßnahmen in den von Verkaufsstops betroffenen Märkten. Zudem hat die AUDI AG mit der Volkswagen AG eine Vereinbarung zur V6 3.0 TDI-Motorenthematik getroffen für den Fall, dass US-Behörden, US-Gerichte sowie mögliche außergerichtliche Vereinbarungen nicht vollständig differenzieren zwischen den von der Volkswagen AG zu verantwortenden Vierzylinder-Dieselmotoren und den von der AUDI AG zu verantwortenden V6 3.0 TDI-Motoren, sodass eine gesamtschuldnerische Haftung besteht. Vor dem Hintergrund der getroffenen Vergleichsvereinbarungen erfolgt die Belastung der Rechtskosten an die AUDI AG nach einem verursachungsgerechten Kostenschlüssel. Weitere Informationen zu den im Audi Konzern im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sind unter Punkt 33 „Sonstige Rückstellungen“ im Anhang zu finden.

Zudem überwachen wir kontinuierlich die Umsetzung der Vergleichsvereinbarungen in Nordamerika im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die umzusetzenden Rückkauf- und Nachrüstprogramme sind umfangreich sowie technisch anspruchsvoll. In diesem Zusammenhang wurden auch unsere Rückstellungen auf Basis aktualisierter Bewertungsprämissen im Geschäftsjahr 2017 angepasst. So beliefen sich im Berichtsjahr 2017 die ergebniswirksamen Sondereinflüsse im Zusammenhang mit den Vergleichsvereinbarungen in Nordamerika auf –387 (–1.632) Mio. EUR. Darin berücksichtigt sind neben Aufwendungen für technische Maßnahmen auch Aufwendungen bzw. Vorsorgen für rechtliche Risiken. Im Vorjahr waren zudem noch vertriebsbezogene Maßnahmen in den von Verkaufsstops betroffenen Märkten angefallen und als Sondereinflüsse aus der Dieselthematik ausgewiesen. Die behördlichen Verfahren und Abstimmungen dauern noch an. Zudem sind die in den Vergleichsvereinbarungen geregelten Kundenprogramme trotz guten Fortschritts noch nicht abgeschlossen. Die bislang gebildeten Risikovorsorgen in Form von Rückstellungen, insbesondere zur Dieselthematik, basieren auf dem aktuellen Kenntnisstand und unterliegen aufgrund der Vielzahl noch ungewisser Bewertungsparameter daher grundsätzlich erheblichen Einschätzungsrisiken. So werden wir bis zum Abschluss der behördlichen Verfahren und Abstimmungen sowie der Kundenprogramme die Bewertungsparameter im Zusammenhang mit den gebildeten Rückstellungen für die Dieselthematik sowie die in diesem Zusammenhang stehende Kostenentwicklung weiterhin überwachen

und gegebenenfalls Anpassungen an aktuellere Erkenntnisse vornehmen.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung von Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für die erkenn- und bewertbaren Risiken wurden angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet bzw. Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht angegeben, wenn sie gegenwärtig nicht bewertbar sind. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten bzw. zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik.

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Der Bereich Forschung und Entwicklung ist für die Zukunftsfähigkeit von Audi als Premiumautomobilhersteller von zentraler Bedeutung. Im Geschäftsjahr 2017 beschäftigten wir im Audi Konzern durchschnittlich 13.672 (13.562) Mitarbeiter in diesem Bereich.

### Belegschaft im Bereich Forschung und Entwicklung

<i>im Jahresdurchschnitt</i>	2017	2016
AUDI AG	10.823	10.714
Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd.	242	265
Audi Hungaria Zrt.	348	321
Automobili Lamborghini S.p.A.	364	347
Italdesign Giugiaro S.p.A.	785	788
PSW automotive engineering GmbH	871	892
Ducati Motor Holding S.p.A.	231	229
Sonstige	8	6
<b>Belegschaft im Bereich Forschung und Entwicklung</b>	<b>13.672</b>	<b>13.562</b>

Aktuell befinden wir uns in der größten Modelloffensive unserer Geschichte. Gleichzeitig treiben wir Zukunftsthemen – beispielsweise die Elektrifizierung unserer Fahrzeuge sowie das automatisierte Fahren – voran. Dabei sind effiziente Prozesse und eine klare personelle und finanzielle Ressourcenplanung, -allokation und -steuerung von zentraler Bedeutung. Im Rah-

Im Zuge der Dieseldiagnostik hat der Audi Konzern einen umfassenden Prozess angestoßen, der auf die Stärkung der Compliance, des Internen Kontrollsystems und des Risikomanagements abzielt. Wir entwickeln dabei insbesondere unsere Unternehmenskultur weiter und fördern mit Programmen und Projekten die Integrität im Unternehmen. Für den Prozess der Produktentwicklung haben wir unsere Internen Kontrollsysteme und die Tests von Fahrzeugen verbessert. Die Überarbeitung des Code of Conduct und die Neugestaltung des Hinweisgebersystems werden durch regelmäßige Schulungen für Mitarbeiter flankiert. Das Vertrauen unserer Kunden, Aktionäre, Partner, Mitarbeiter und der gesamten Öffentlichkeit ist unser wichtigstes Gut. Wir werden alles dafür tun, dieses Vertrauen bestmöglich zu stärken.

men der im Geschäftsjahr 2017 gestarteten Transformation des Bereichs Forschung und Entwicklung gehen wir genau auf diese Punkte ein. Dazu gehört die stetige Personalentwicklung der Mitarbeiter in diesem Bereich. So fördern wir unter anderem mit Umschulungen und verschiedenen Kooperationen einen schnellen und gezielten Kompetenzaufbau in den entscheidenden Zukunftsfeldern.

Darüber hinaus sind für den langfristigen Erfolg von Audi auch wettbewerbsfähige Kostenstrukturen notwendig. Daher haben wir die Forschungs- und Entwicklungskostenquote innerhalb des Korridors von 6,0 bis 6,5 Prozent als strategische Zielgröße sowie als Spitzenkennzahl für die finanzielle Steuerung definiert. Neben einer effizienten Ressourcenallokation gilt es dabei Synergien innerhalb des Volkswagen Konzerns zu nutzen und noch weiter auszubauen. So arbeiten wir beispielsweise zusammen mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, an der Elektrifizierung des Produktportfolios beider Marken. Dafür bündeln wir unsere Ressourcen bei der gemeinsamen Entwicklung von Fahrzeugarchitekturen, Modulen und Komponenten in der sogenannten Premium Platform Electric (PPE). Das erste Modell auf Basis der PPE soll zu Beginn des nächsten Jahrzehnts auf den Markt kommen. Ergänzend arbeiten wir in den kleineren Fahrzeugsegmenten gemeinsam mit der Marke Volkswagen Pkw auf Basis des Modularen Elektrifizierungsbaukastens (MEB) zusammen.

Zudem nimmt Audi die Führungsrolle bei der Entwicklung rund um das automatisierte und autonome Fahren im Volkswagen Konzern ein. So haben wir beispielsweise im ersten Quartal 2017 die Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, gegründet. Weitere Zukunftsthemen treiben wir unter anderem auch durch gezielte Kooperationen und strategische Beteiligungen voran.

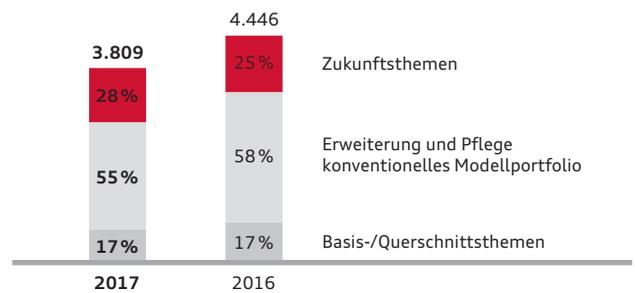
Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Audi Konzerns lagen im Berichtsjahr bei 3.809 (4.446) Mio. EUR. Dies entspricht einer Forschungs- und Entwicklungskostenquote von 6,3 (7,5) Prozent. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist dabei auf eine konsequente Effizienzsteigerung bei unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten zurückzuführen. Die aktivierten Entwicklungskosten reduzierten sich auf 1.243 (1.676) Mio. EUR – dies entspricht einer Aktivierungsquote von 32,6 (37,7) Prozent. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten lagen im Geschäftsjahr 2017 bei 1.025 (871) Mio. EUR.

**Forschungs- und Entwicklungsleistungen**

in Mio. EUR	2017	2016
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	2.565	2.770
Aktivierte Entwicklungskosten	1.243	1.676
<b>Forschungs- und Entwicklungsleistungen</b>	<b>3.809</b>	<b>4.446</b>

Unsere Tätigkeiten im Bereich Forschung und Entwicklung lassen sich in die drei übergeordneten Themenfelder „Zukunftsthemen“, „Erweiterung und Pflege konventionelles Modellportfolio“ und „Basis-/Querschnittsthemen“ einordnen. Zu den „Zukunftsthemen“ zählen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, die insbesondere bei der Umsetzung unserer Strategie 2025 wichtig sind. Im Themenfeld „Erweiterung und Pflege konventionelles Modellportfolio“ spiegelt sich aktuell vor allem unsere Modelloffensive wider. In den „Basis-/Querschnittsthemen“ erfassen wir im Wesentlichen modellübergreifende Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung sowie Erprobungsfahrten und Tests.

**Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Themenfeldern (in Mio. EUR)**



**Ausgewählte Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung im Geschäftsjahr 2017**

**Zukunftsthemen**

- > Entwicklung vollelektrisch angetriebener Modelle (Serienproduktionsstart Audi e-tron im Jahr 2018, Audi e-tron Sportback und ein weiteres Modell folgen bis 2020; bis 2025 sind 1/3 der produzierten Fahrzeuge elektrifiziert)
- > Ausbau 48-Volt-Elektrifizierung (Basis für Vielzahl neuer Technologien und weitere Effizienzsteigerungen [z. B. neuer Audi A8 kann im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h bis zu 40 Sekunden nahezu emissionsfrei fahren])
- > Ausbau Plug-in-Hybridangebot (z. B. Vorstellung Audi A8 e-tron)
- > Ausbau g-tron Produktpalette (Markteinführung Audi A4 Avant g-tron und A5 Sportback g-tron)
- > Weiterentwicklung Brennstoffzellentechnologie (bis 2025 ein h-tron Modell in Serie)
- > Weiterentwicklung alternative Kraftstoffe (Audi e-fuels)
- > Ausbau von Ladeinfrastruktur/-systemen (u. a. Zusammenarbeit mit weiteren Automobilherstellern und der IONITY GmbH, München)
- > Ausbau Effizienztechnologien (z. B. quattro Antrieb mit ultra Technologie)
- > konsequenter Leichtbau durch Multi-Material-Anwendungen
- > Entwicklung von Circular-Economy-Lösungen (nach dem Grundsatz: „Reduce, Reuse, Recycle“)

**Elektrifizierung, Nachhaltigkeit und Effizienz**

**Zukunftsthemen (Fortsetzung)****Fahrerassistenzsysteme, automatisiertes Fahren und künstliche Intelligenz**

- > Weiterentwicklung automatisiertes Fahren (neuer Audi A8 mit Potenzial für hochautomatisiertes Fahren [Level 3]; ab 2018 bringen wir automatisierte Fahrfunktionen wie Parkpilot und Garagenpilot sukzessive in Serie)
- > Entwicklung autonomes Fahren (u. a. Gründung der Autonomous Intelligent Driving GmbH, München)
- > Entwicklung von künstlicher Intelligenz als Schlüsselfaktor für autonomes Fahren
- > Weiterentwicklung vernetzter Fahrwerksysteme
- > kontinuierlicher Ausbau des Angebots an Assistenzsystemen (z. B. PIA, der persönliche intelligente Assistent)
- > wegweisende Rechenleistung im Fahrzeug (zFAS im neuen Audi A8)

**Audi connect und Vernetzungstechnologien**

- > neue Anzeige- und Bediensysteme (z. B. MMI touch response im neuen Audi A8)
- > Ausbau Internetdienste im Fahrzeug durch Ausweitung Audi connect Angebot
- > hochgenaue Navigation dank HERE Kartendaten, inkl. detaillierter 3D-Modelle von vielen europäischen Großstädten (bereits im neuen Audi A8)
- > Vernetzung über das Auto hinaus mit der myAudi App
- > Entwicklung von neuen elektronischen Personalisierungsangeboten im Fahrzeug
- > Ausbau der Breitbandvernetzung (LTE Advanced, 5G)

**Lichttechnologien**

- > Entwicklung von HD Matrix LED-Scheinwerfern, Laserlicht und OLED-Heckleuchten (z. B. neuer Audi A8 optional mit HD Matrix LED-Scheinwerfern in neuer Ausbaustufe, Audi Laserlicht und OLED-Heckleuchten erhältlich)

**Wohlfühlen und Stressreduktion**

- > neue Luftqualitätssysteme (z. B. optionales Air Quality Paket im neuen Audi A7 und A8)
- > Entwicklung neuer Premiumsoundsysteme
- > Entwicklung neuartiger Stressreduktionslösungen

**Audi Design und Aerodynamik**

- > progressive hochwertige Designlösungen im Exterieur und Interieur
- > konsequente Aerodynamikentwicklungen

**Audi Sport**

- > Formel E

**Erweiterung und Pflege konventionelles Modellportfolio****Modellportfolio**

- > Erweiterung des Modellportfolios zur Erschließung neuer Kundensegmente:
  - > Audi RS 3 Limousine
  - > Audi Q4 (Markteinführung im Jahr 2019)
  - > Audi Q8 (Markteinführung im Jahr 2018)
  - > Lamborghini Urus (neues Super-SUV; Markteinführung im Jahr 2018)
- > Erneuerung bestehendes Modellportfolio im Geschäftsjahr:
  - > Audi RS4 Avant (Markteinführung im Jahr 2018)
  - > Audi A5 Sportback und Audi S5 Sportback
  - > Audi A5 Cabriolet und Audi S5 Cabriolet
  - > Audi RS5 Coupé
  - > Audi A7 (Markteinführung im Jahr 2018)
  - > Audi A8
  - > Audi Q5 und Audi SQ5
- > Vorbereitungen für Modelle, die in naher Zukunft auf den Markt kommen werden, u. a.:
  - > Audi A1
  - > Audi A6
  - > Audi Q3

**Pflege Modellportfolio**

- > Modellpflege bestehendes Produktportfolio:
  - > Audi RS 3 Sportback

**Basis-/Querschnittsthemen****Basis-/Querschnittsthemen**

- > modellübergreifende Aktivitäten, u. a. Erprobungsfahrten und Tests
- > Motorsport



Lesen Sie mehr zu unseren Innovationen und Technologien unter [www.audi.com](http://www.audi.com), [www.audi-mediacyber.com](http://www.audi-mediacyber.com) sowie [www.audi.com/de/innovation.html](http://www.audi.com/de/innovation.html).

## BESCHAFFUNG

Vor dem Hintergrund sich wandelnder Rahmenbedingungen in der Automobilindustrie sowie der strategischen Ausrichtung des Audi Konzerns ändern sich neben unseren Beschaffungsgütern auch unsere Wertschöpfungsketten. So wollen wir etwa neue Partner identifizieren, mit denen wir gemeinsam neue Technologien entwickeln können. Daher gewannen das Innovationsmanagement und die Zusammenarbeit mit Lieferanten in der Vorentwicklungsphase im Berichtsjahr weiter an Bedeutung. Zudem engagierte sich die Audi Beschaffung noch stärker für eine nachhaltige Lieferkette und fokussierte sich weiterhin auf die Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit, der Premiumqualität, der technologischen Innovationskraft sowie der Verfügbarkeit der Kaufteile.

Im Jahr 2017 sind die Preise der für den Audi Konzern relevanten Rohstoffe angestiegen. Dank individuell auf die Rohstoffmärkte abgestimmter Beschaffungsstrategien konnten wir Rohstoffpreisrisiken jedoch minimieren. Der Materialaufwand, der auch die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Dienstleistungen enthält, erreichte im abgelaufenen Geschäftsjahr 40.370 (40.596) Mio. EUR.

### **/ KOSTEN OPTIMIEREN UND SYNERGIEN NUTZEN**

Im Rahmen des Audi Angriffs- und Transformationsplans arbeitet die Beschaffung gemeinsam mit der Technischen Entwicklung intensiv daran, die Material-, Investitions- und indirekten Einkaufskosten zu reduzieren. Der Einsatz von Gleichteilen ist dabei ein wichtiges Instrument. In der konzernweiten modularen Baukastenstrategie bündeln wir Beschaffungsvolumina über verschiedene Marken und Modelle innerhalb des gesamten Volkswagen Konzerns und nutzen auf diese Weise bestmöglich Synergien. So konzentrieren wir zukünftig beispielsweise unsere Ressourcen bei der gemeinsamen Entwicklung von Fahrzeugarchitekturen, Modulen und Komponenten in der sogenannten Premium Platform Electric (PPE) gemeinsam mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart. Überall dort, wo ein Bauteil markendifferenzierend ist, setzen wir jedoch weiterhin keine Gleichteile ein.

Ein weiteres Instrument für das Optimieren der Kosten ist die Wertanalyse. Dabei prüfen wir die Kostenstrukturen neuer Technologien bereits in einer sehr frühen Phase des Produktentstehungsprozesses. Auf diese Weise können wir die technischen Konzepte der Komponenten von Anfang an aus finanzieller Sicht optimieren. Dies spielt insbesondere beim

Innovations-Sourcing eine wichtige Rolle, da es hierfür noch keine Vergleichsmöglichkeiten am Markt gibt.



*Weiterführende Informationen zum Audi Angriffs- und Transformationsplan lesen Sie im **Lagebericht** auf den Seiten 99 f.*

### **/ INNOVATIONEN SCHAFFEN UND BESCHAFFEN**

Mit unserem Lieferantenprogramm FAST (Future Automotive Supply Tracks) gewährleisten wir den engen strategischen Dialog mit ausgewählten Lieferanten und entwickeln gemeinsam Innovationen. Hierfür tauschen wir uns in einer frühen Phase – teilweise noch vor Start eines konkreten Fahrzeugprojekts – mit bestimmten Lieferanten aus und binden sie in unseren Innovationsprozess ein. Das Innovationsmanagement der Audi Beschaffung bezieht sowohl etablierte als auch neue Partner, wie zum Beispiel Start-ups, ein. Unsere Lieferanten profitieren von einer besonderen Planungssicherheit und neuen Vertragsmodellen. Im Rahmen des FAST-Programms haben wir verschiedene Formate etabliert, bei denen wir uns mit unseren externen Innovationspartnern zu spezifischen Suchfeldern austauschen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir das Programm weiterentwickelt und die ersten Kooperationsverträge mit Partnern für die Entwicklung von Innovationen abgeschlossen.

### **/ NACHHALTIGKEIT IN DER LIEFERKETTE STÄRKEN**

Im Berichtszeitraum haben wir ein Nachhaltigkeitsrating für Lieferanten eingeführt. Dadurch wollen wir uns stärker für die Nachhaltigkeit in unserer Lieferkette engagieren. Dabei müssen sich potenzielle Partner neben einer auf einem standardisierten Fragebogen basierenden Selbstauskunft auch einem Vor-Ort-Check an deren Produktionsstandort unterziehen. Bei diesem werden zwölf übergeordnete Kriterien aus den Bereichen Umwelt und Soziales überprüft. Nur Zulieferer mit einem positiven Ergebnis des Ratings können künftig Audi Partner werden. Die geforderten Standards orientieren sich an den Audi Nachhaltigkeitsanforderungen. Damit sorgen wir für mehr Transparenz in der Lieferkette. Das Nachhaltigkeitsrating wird seit April 2017 sukzessive ausgerollt. Der Fokus liegt zunächst auf Zulieferern für Kaufteile und Komponenten und wird künftig auch auf Dienstleister und Lieferanten für Anlagen und Maschinen erweitert werden.

## PRODUKTION

### / SEGMENT AUTOMOBILE <sup>1)</sup>

#### Automobilproduktion nach Modellen

	2017	2016
Audi A1	19.010	23.652
Audi A1 Sportback	76.336	81.600
Audi Q2	102.084	19.419
Audi A3	7.818	14.736
Audi A3 Sportback	167.741	198.086
Audi A3 Limousine	127.204	134.145
Audi A3 Cabriolet	10.716	15.029
Audi Q3	205.001	231.451
Audi TT Coupé	17.568	21.562
Audi TT Roadster	4.606	5.324
Audi A4 Limousine	205.423	222.566
Audi A4 Avant	99.505	119.271
Audi A4 allroad quattro	20.379	16.160
Audi A5 Sportback	76.919	34.782
Audi A5 Coupé	25.102	18.484
Audi A5 Cabriolet	17.574	11.851
Audi Q5	289.892	297.750
Audi A6 Limousine	195.295	203.766
Audi A6 Avant	54.131	61.508
Audi A6 allroad quattro	10.192	10.889
Audi A7 Sportback	16.968	26.307
Audi e-tron	4	-
Audi Q7	106.847	103.507
Audi Q8	436	-
Audi A8	15.854	24.147
Audi R8 Coupé	1.888	3.050
Audi R8 Spyder	1.291	638
<b>Marke Audi</b>	<b>1.875.784</b>	<b>1.899.680</b>
Lamborghini Urus	121	-
Lamborghini Huracán	2.649	2.419
Lamborghini Aventador	1.286	1.160
<b>Marke Lamborghini</b>	<b>4.056</b>	<b>3.579</b>
<b>Segment Automobile</b>	<b>1.879.840</b>	<b>1.903.259</b>

### // MARKE AUDI

Im Geschäftsjahr 2017 fertigten wir 1.875.784 (1.899.680) Premiumautomobile der Marke Audi.

An unserem Konzernsitz in Ingolstadt wurden 538.103 (592.337) Fahrzeuge produziert. Das im Vorjahresvergleich geringere Volumen ist unter anderem durch Modellwechsel beeinflusst. In Neckarsulm fertigten wir mit 193.016 (260.603) Audi Modellen vor allem in den oberen Baureihen modellzyklusbedingt weniger Automobile als im Vorjahr.

Von Januar bis Dezember 2017 haben wir an unserem neuesten Produktionsstandort im mexikanischen San José Chiapa bei der AUDI MÉXICO S.A. de C.V. 158.543 (10.746) Audi Q5 der zweiten Generation hergestellt.

Im gleichen Zeitraum fertigte die Audi Hungaria Zrt. am Standort Győr (Ungarn) insgesamt 105.491 (122.975) Automobile. Der Produktionsrückgang im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf eine aktuell rückläufige Marktnachfrage im Segment der kompakten Limousinen zurückzuführen. Zudem bereiten wir uns im Zuge der Neustrukturierung unseres Produktionsnetzwerks in Győr auf die zukünftige Serienfertigung des Audi Q3 vor.

Im belgischen Brüssel fertigten wir bei der AUDI BRUSSELS S.A./N.V. insgesamt 95.288 (105.252) Fahrzeuge. Zugleich haben wir hier die Umbaumaßnahmen für den Produktionsstart unseres ersten vollelektrischen SUV – des Audi e-tron – weiter vorangetrieben. In sorgfältiger Vorbereitung für die im Jahr 2018 beginnende Großserienfertigung haben wir bereits im Dezember 2017 die ersten Audi e-tron produziert. Die AUDI DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO DE VEICULOS LTDA., São Paulo (Brasilien), produzierte in São José dos Pinhais nahe Curitiba im Geschäftsjahr 2017 nachfragebedingt insgesamt 5.159 (7.846) Automobile.

An den beiden Volkswagen Konzernstandorten in Martorell (Spanien) und in Bratislava (Slowakei) führen im Berichtsjahr 114.372 (135.852) bzw. 106.640 (102.614) Automobile der Marke Audi vom Band. Ähnlich wie an den Standorten Győr und Brüssel beeinflusste auch in Martorell die Neustrukturierung des Produktionsnetzwerks unsere Abläufe – so bereiten wir hier die kommende Serienproduktion des Audi A1 vor und haben bereits die ersten Modelle gefertigt. Gleichzeitig haben wir das Produktionsvolumen des Audi Q3 dem Modellzyklus entsprechend gesteuert. In Bratislava produzierten wir im Hinblick auf die im Jahr 2018 beginnende Serienproduktion bereits die ersten Modelle unseres neuen Audi Q8. Im indischen Aurangabad – ebenfalls ein Volkswagen Konzernstandort – fertigten wir 6.513 (5.667) Automobile.

Das assoziierte Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), produzierte im Geschäftsjahr 2017 insgesamt 467.468 (471.975) Automobile am Unternehmenssitz in Changchun und 85.191 (83.813) Fahrzeuge im südchinesischen Foshan. Auch hier finden Produktionsvorbereitungen für neue Modelle – unter anderem für den Audi Q5 als Langversion – statt.

1) Darin enthalten sind 552.659 (555.788) Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), gefertigt wurden.

**// MARKE LAMBORGHINI**

Die Automobili Lamborghini S.p.A. produzierte im Berichtsjahr an ihrem Unternehmenssitz in Sant'Agata Bolognese (Italien) 4.056 (3.579) Automobile der Marke Lamborghini. In Vorbereitung auf die im Jahr 2018 beginnende Serienproduktion des Lamborghini Urus haben wir bereits im Geschäftsjahr 2017 die ersten Fahrzeuge unseres neuen Super-SUV hergestellt.

**// MOTORENPRODUKTION**

Der Audi Konzern fertigte im Geschäftsjahr 2017 insgesamt 1.966.434 (1.927.838) Motoren für Automobile. Davon produzierte die Audi Hungaria Zrt. im ungarischen Győr 1.965.165 (1.926.638) Aggregate. Darin enthalten sind – mit Blick auf die bevorstehende Großserienfertigung – bereits die ersten Elektromotoren für den elektrifizierten Antriebsstrang des Audi e-tron, unseres ersten vollelektrischen SUV. Die Automobili Lamborghini S.p.A. fertigte in Sant'Agata Bolognese (Italien) im gleichen Zeitraum 1.269 (1.200) Zwölfzylinder-Motoren.

**// SEGMENT MOTORRÄDER**

Im abgelaufenen Geschäftsjahr produzierte die Marke Ducati weltweit 56.743 (56.978) Motorräder. Am Unternehmenssitz in Bologna (Italien) wurden 46.780 (47.193) Einheiten gefertigt. Im thailändischen Amphur Pluakdaeng produzierte Ducati 8.792 (8.761) Motorräder. Zudem wurden in Manaus (Brasilien) im Rahmen einer Auftragsfertigung 1.171 (1.024) Einheiten hergestellt.

**Motorradproduktion**

	2017	2016
Scrambler	14.461	17.254
Naked/Sport Cruiser (Diavel, Monster)	17.069	17.697
Dual/Hyper (Hypermotard, Multistrada)	14.357	14.556
Sport (SuperSport, Superbike)	10.856	7.471
<b>Marke Ducati</b>	<b>56.743</b>	<b>56.978</b>
<b>Segment Motorräder</b>	<b>56.743</b>	<b>56.978</b>



Lesen Sie mehr zu den **Produktionsstandorten** der jeweiligen Modelle auf der Seite 95.

**// WESENTLICHE ERWEITERUNGEN AN DEN KONZERNSTANDORTEN****// NEUERUNGEN AM STANDORT INGOLSTADT**

Im Norden des Firmengeländes in Ingolstadt haben wir im Geschäftsjahr 2017 unser neues Design Center fertiggestellt. Hier arbeiten Designer, Projektmanager und Modelltechniker gemeinsam an den künftigen Serienmodellen und Showcars der Marke mit den Vier Ringen.

Ebenfalls im Norden unseres Werks in Ingolstadt entsteht derzeit ein neuer dreigeschossiger Karosseriebau. Ab Ende 2019 produzieren wir hier Karosserien der Audi A3 Familie. Zu den Besonderheiten des neuen Karosseriebaus gehört eine gesteigerte Flexibilität bei der Steuerung des Produktionsvolumens.

**// SORGFÄLTIGE VORBEREITUNG FÜR DIE AUDI E-TRON GROSSSERIENFERTIGUNG IN BRÜSSEL**

Am Standort Brüssel startet im Jahr 2018 die Großserienfertigung unseres ersten vollelektrisch angetriebenen SUV – des Audi e-tron. Zudem wird bereits ab dem Jahr 2019 mit dem Audi e-tron Sportback ein weiteres vollelektrisches Automobil in Brüssel hergestellt. In diesem Zusammenhang haben wir im Geschäftsjahr 2017 die Vorbereitungen für den Produktionsstart beider Modelle weiter vorangetrieben. Unser belgischer Standort erhält zudem eine eigene Batteriemontage. Im Rahmen der Neustrukturierung unseres Produktionsnetzwerks wird die Produktion des Audi A1 von Belgien ins spanische Martorell verlegt.

**// ZUKUNFTSAUSRICHTUNG IN UNGARN**

Unser derzeit in Martorell produzierter Audi Q3 wird zukünftig in Győr (Ungarn) gefertigt. Von der Neustrukturierung unseres Produktionsnetzwerks erwarten wir uns eine noch stärkere Nutzung von Synergien im Volkswagen Konzern sowie eine Bündelung wichtiger Schlüsselkompetenzen – so werden wir die Produktionseffizienz über die Standorte hinweg weiter steigern. Dem Audi Q3 folgt bereits im Jahr 2019 der neue Audi Q4 als weiteres in Győr hergestelltes Modell. Für die zwei neuen Modelle laufen zahlreiche Erweiterungsmaßnahmen – so entsteht beispielsweise auf einer Fläche von rund 80.000 Quadratmetern ein neuer Karosseriebau. Darüber hinaus haben wir im Geschäftsjahr 2017 am Standort Győr auf einer Fläche von rund 8.500 Quadratmetern bereits die ersten Elektromotoren für die im Jahr 2018 beginnende Großserienproduktion unseres Audi e-tron hergestellt. Dafür wurden im Berichtsjahr Fertigungsanlagen, Roboter sowie Schraub- und Messstationen installiert. Erstmals kommt hier in Teilbereichen das Prinzip der Modularen Montage im Sinne

unseres Smart-Factory-Konzepts zum Einsatz: Der Zusammenbau des Motors erfolgt modular in verschiedenen Fertigungsinseln.

### // KAPAZITÄTSVERDOPPELUNG IN SANT'AGATA BOLOGNESE

In Vorbereitung auf die für das Geschäftsjahr 2018 geplante Markteinführung des Super-SUV Lamborghini Urus haben wir

unseren Standort in Sant'Agata Bolognese (Italien) deutlich ausgebaut. Durch die Erweiterung der Produktionsfläche von rund 80.000 auf etwa 160.000 Quadratmeter sowie den Einsatz neuer Fertigungstechnologien auf Basis unseres Smart-Factory-Konzepts verdoppeln wir unsere Produktionskapazität auf 7.000 Fahrzeuge pro Jahr. Darüber hinaus ermöglichen diese Technologien unter anderem mehr Flexibilität im Produktionsprozess.

## VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN

### // SEGMENT AUTOMOBILE <sup>1)</sup>

#### Auslieferungen Automobile an Kunden nach Modellen

	2017	2016
Audi A1	19.541	27.190
Audi A1 Sportback	76.184	87.256
Audi Q2	93.483	8.797
Audi A3	9.166	16.624
Audi A3 Sportback	172.142	196.616
Audi A3 Limousine	128.032	142.035
Audi A3 Cabriolet	12.594	14.596
Audi Q3	207.774	232.045
Audi TT Coupé	18.901	24.681
Audi TT Roadster	4.998	6.386
Audi A4 Limousine	215.146	211.512
Audi A4 Avant	105.503	110.338
Audi A4 allroad quattro	20.722	15.012
Audi A5 Sportback	67.784	37.868
Audi A5 Coupé	25.506	16.251
Audi A5 Cabriolet	13.534	13.468
Audi Q5	281.854	278.968
Audi A6 Limousine	190.696	203.492
Audi A6 Avant	54.946	59.113
Audi A6 allroad quattro	10.523	10.776
Audi A7 Sportback	18.641	25.399
Audi Q7	106.004	102.038
Audi A8	21.323	24.399
Audi R8 Coupé	1.916	2.576
Audi R8 Spyder	1.152	302
Interne Fahrzeuge vor Markteinführung	40	-
<b>Marke Audi</b>	<b>1.878.105</b>	<b>1.867.738</b>
Lamborghini Huracán	2.642	2.353
Lamborghini Aventador	1.173	1.104
<b>Marke Lamborghini</b>	<b>3.815</b>	<b>3.457</b>
<b>Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns</b>	<b>223.164</b>	<b>216.992</b>
<b>Segment Automobile</b>	<b>2.105.084</b>	<b>2.088.187</b>

### // MARKE AUDI

Im Geschäftsjahr 2017 lieferten wir weltweit 1.878.105 (1.867.738) Automobile der Kernmarke Audi an Kunden aus. Mit einem Plus von 0,6 Prozent erzielten wir damit unser bisher höchstes Auslieferungsvolumen innerhalb eines Geschäftsjahres. Dabei ist der Zuwachs trotz der für uns herausfordernden Rahmenbedingungen in einzelnen Märkten insbesondere auf den Markterfolg des neuen Audi Q2 und der neuen Audi A5 Familie zurückzuführen. Zudem trug die sehr erfreuliche Volumenentwicklung in der zweiten Hälfte des Jahres 2017 zum Auslieferungswachstum bei.

In Westeuropa steigerten wir unser Auslieferungsvolumen um 0,5 Prozent auf 805.388 (801.116) Audi Fahrzeuge. Dabei lagen die Auslieferungen auf unserem deutschen Heimatmarkt mit 294.544 (293.307) Automobilen und einem Plus von 0,4 Prozent über dem Vorjahr. In Großbritannien – unserem größten europäischen Auslandsmarkt – entschieden sich im Geschäftsjahr 2017 insgesamt 175.217 (177.565) Kunden für Fahrzeuge der Marke mit den Vier Ringen. Trotz der nachlassenden Gesamtmarktnachfrage konnten wir mit einem Minus von -1,3 Prozent unser Vorjahresvolumen nahezu erreichen. Erfreulich entwickelten sich die Auslieferungen der Marke Audi in Italien. So verzeichneten wir mit 68.954 (62.430) an Kunden ausgehändigten Audi Fahrzeugen eine Steigerung von 10,5 Prozent. In Frankreich lieferten wir 63.980 (61.752) Automobile aus und lagen auch hier mit einem Plus von 3,6 Prozent über dem Vorjahresvolumen. Weiterhin dynamisch zeigten sich unsere Auslieferungen in Spanien. Hier überreichten wir 56.083 (51.879) Audi Fahrzeuge an Kunden – ein Anstieg von 8,1 Prozent. In Belgien lag unser Volumen mit 32.760 (33.270) Automobilen und einem Rückgang von -1,5 Prozent unter dem Niveau des Vorjahres.

1) Darin enthalten sind 545.000 (539.000) ausgelieferte Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden.

Die Entwicklung der Nachfrage nach unseren Fahrzeugen in Westeuropa spiegelt sich auch in unseren Auftragseingängen wider. Diese sind im Vergleich zur Vorjahresperiode um 3,1 Prozent angestiegen.

Von Januar bis Dezember 2017 verzeichneten wir in der Region Zentral- und Osteuropa mit 55.236 (55.853) ausgelieferten Audi Modellen einen Volumentrückgang von -1,1 Prozent. Dabei konnte die erfreuliche Situation in den meisten Ländern Zentraleuropas die weiterhin rückläufige Entwicklung in Russland nur teilweise kompensieren. So verringerten sich unsere Auslieferungen in Russland um -18,5 Prozent auf 16.876 (20.705) Fahrzeuge.

Im gleichen Zeitraum lieferten wir in der Region Nordamerika 277.569 (256.087) Einheiten aus – ein Plus von 8,4 Prozent. Dabei setzten wir in den USA mit 226.511 (210.213) ausgelieferten Audi Modellen und einer Steigerung von 7,8 Prozent unser Wachstum fort. Ein Zuwachs von 17,9 Prozent auf 36.007 (30.544) Automobile spiegelte die ebenfalls sehr erfreuliche Nachfrageentwicklung in Kanada wider.

Mit 21.864 (22.589) Automobilen verzeichneten wir in der Region Südamerika einen Auslieferungsrückgang von -3,2 Prozent. Wesentlicher Treiber war die Volumenentwicklung in Brasilien – unserem größten Einzelmarkt der Region. Hier übergaben wir im Berichtsjahr 10.035 (12.011) Audi Fahrzeuge an Kunden – ein Minus von -16,5 Prozent.

In der Region Asien-Pazifik händigten wir von Januar bis Dezember 2017 insgesamt 669.771 (680.507) Audi Fahrzeuge an Kunden aus. Das Volumen lag somit um -1,6 Prozent unter dem Vorjahr. Dabei belasteten vor allem zulassungsbedingte Verkaufsbeschränkungen in Südkorea sowie die mittlerweile erfolgreich abgeschlossenen Verhandlungen zur strategischen Weiterentwicklung unseres Chinageschäfts die Auslieferungen in dieser Region. Mit 597.866 (591.554) ausgelieferten Audi Fahrzeugen haben wir in unserem größten Markt China, vor allem dank der erfreulichen Volumenentwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2017, das hohe Vorjahresvolumen um 1,1 Prozent übertroffen. In Japan lagen die Auslieferungen mit 28.301 (28.452) Einheiten annähernd auf Vorjahresniveau.

### Markteinführungen neuer Audi Modelle im Geschäftsjahr 2017

Modelle	Wesentliche Merkmale und Neuerungen
<b>Audi S5 Sportback und Audi A5 Sportback</b> <i>(neue Modelle)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; neues, progressives und emotionales Design</li> <li>&gt; neu entwickeltes Fahrwerk und leistungsstarke Antriebe</li> <li>&gt; zahlreiche Fahrerassistenzsysteme, z. B. optional adaptive cruise control (ACC) mit Stauassistent</li> <li>&gt; seit Januar 2017 sukzessive in die Märkte eingeführt</li> </ul>
<b>Audi S5 Cabriolet und Audi A5 Cabriolet</b> <i>(neue Modelle)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; neues, sportliches und progressives Design</li> <li>&gt; vollautomatisches Akustikverdeck, öffnet und schließt bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h</li> <li>&gt; auf Wunsch effizienter quattro Antrieb mit ultra Technologie oder permanenter Allradantrieb quattro erhältlich</li> <li>&gt; seit März 2017 schrittweise in die Märkte eingeführt</li> </ul>
<b>Audi SQ5 und Audi Q5</b> <i>(neue Modelle)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; breites Angebot an Fahrerassistenzsystemen, z. B. serienmäßiges Assistenzsystem Audi pre sense city, welches u. a. vor querenden Fußgängern warnt und gegebenenfalls innerhalb von Systemgrenzen eine automatische Notbremsung einleitet</li> <li>&gt; Effizienzsteigerung durch verbesserte Aerodynamik und ein je nach Motorisierung um bis zu 90 Kilogramm reduziertes Leergewicht im Vergleich zum Vorgängermodell</li> <li>&gt; auf Wunsch neue Fahrwerksoption adaptive air suspension u. a. zur Anpassung der Dämpfercharakteristik</li> <li>&gt; seit Januar (Q5) bzw. April (SQ5) 2017 sukzessive in die Märkte eingeführt</li> </ul>
<b>Audi RS 3 Limousine</b> <i>(neues Modell ohne Vorgänger)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; erste kompakte Audi Limousine mit dem RS-Label</li> <li>&gt; Fünfzylinder-Motor, permanenter Allradantrieb quattro und zahlreiche optionale Assistenzsysteme</li> <li>&gt; seit Mai 2017 schrittweise in die Märkte eingeführt</li> </ul>

Modelle	Wesentliche Merkmale und Neuerungen
<b>Audi RS 5 Coupé</b> (neues Modell) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; verbindet elegante Ästhetik mit der RS-Performance</li> <li>&gt; neu entwickelter, kraftvoller Motor, serienmäßiger permanenter Allradantrieb quattro</li> <li>&gt; gesteigerte Effizienz und Gewichtsreduktion im Vergleich zum Vorgängermodell</li> <li>&gt; seit Juli 2017 sukzessive in die Märkte eingeführt</li> </ul>
<b>Audi A4 Avant g-tron</b> (neues Modell ohne Vorgänger) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; kombiniert vertraute Sportlichkeit und elegante Designsprache mit klimafreundlicher Mobilität</li> <li>&gt; kann wahlweise mit Erdgas (CNG) oder Benzin betrieben werden</li> <li>&gt; seit August 2017 schrittweise in die Märkte eingeführt</li> </ul>
<b>Audi A5 Sportback g-tron</b> (neues Modell ohne Vorgänger) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; kombiniert vertraute Sportlichkeit und elegante Designsprache mit klimafreundlicher Mobilität</li> <li>&gt; kann wahlweise mit Erdgas (CNG) oder Benzin betrieben werden</li> <li>&gt; seit August 2017 schrittweise in die Märkte eingeführt</li> </ul>
<b>Audi RS 3 Sportback</b> (Produktaufwertung) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; geschärftes RS-Design (z. B. prägnanter Singleframe, große Lufteinlässe, markante Schwelleraufsätze)</li> <li>&gt; Fünfzylinder-Motor, permanenter Allradantrieb quattro und zahlreiche optionale Assistenzsysteme</li> <li>&gt; seit August 2017 sukzessive in die Märkte eingeführt</li> </ul>
<b>Audi A8</b> (neues Modell) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; neues Design bringt sportliche Eleganz, Hochwertigkeit und permanenten Allradantrieb quattro zum Ausdruck</li> <li>&gt; klare, neue Formensprache im Interieurdesign: Reduktion als ästhetisches Gestaltungsprinzip</li> <li>&gt; neues Bedienkonzept MMI touch response erhöht Bedienbarkeit dank der Kombination aus haptischem und akustischem Feedback; vollständige Integration in die Black-Panel-Oberfläche des Interieurs</li> <li>&gt; konsequente Elektrifizierung des Antriebs: serienmäßig neue Mildhybridtechnologie mit 48-Volt-Bordnetz</li> <li>&gt; breites Angebot an innovativen Fahrerassistenzsystemen, z. B. optional Audi AI Staupilot als voraussichtlich weltweit erstes Angebot für hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen im zäh fließenden Verkehr bis 60 km/h (vorbehaltlich der notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen kommen die Fahrerassistenzsysteme sukzessive in die einzelnen Märkte)</li> <li>&gt; neu konzipiertes, optionales, vorausschauendes Aktivfahrwerk wirkt separat auf jedes Rad und ermöglicht eine große Bandbreite der Fahrcharakteristik – vom sanften Abrollkomfort einer Luxuslimousine bis hin zur Dynamik eines Sportwagens</li> <li>&gt; seit November 2017 schrittweise in die Märkte eingeführt</li> </ul>

### Im Geschäftsjahr 2017 vorgestellte Audi Modelle mit schrittweiser Markteinführung im Jahr 2018

Modelle	Wesentliche Merkmale und Neuerungen
<b>Audi RS 4 Avant</b> (neues Modell) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; vereint Alltagstauglichkeit mit RS-Performance</li> <li>&gt; geschärftes RS-Design (z. B. große Lufteinlässe mit RS-typischer Wabenstruktur, prägnanter Singleframe, markanter Dachkantenspoiler)</li> <li>&gt; gesteigerte Effizienz und Gewichtsreduktion im Vergleich zum Vorgängermodell</li> <li>&gt; Vorstellung im September 2017, Markteinführung Anfang 2018</li> </ul>
<b>Audi A7 Sportback</b> (neues Modell) 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; viertüriges Coupé verkörpert Progressivität in Design und Technik</li> <li>&gt; klare, reduzierte Formensprache im Interieur ergänzt um neues Bedienkonzept MMI touch response</li> <li>&gt; konsequente Elektrifizierung des Antriebs: verfügt serienmäßig über neues Mildhybridsystem</li> <li>&gt; breites Angebot an serienmäßigen und optionalen Fahrerassistenzsystemen</li> <li>&gt; Vorstellung im Oktober 2017, Markteinführung im Frühjahr 2018</li> </ul>



Lesen Sie online mehr zu unseren **Audi Modellen** unter [www.audi.com/de/models.html](http://www.audi.com/de/models.html).

## // MARKE LAMBORGHINI

Die italienische Marke Lamborghini lieferte im Geschäftsjahr 2017 insgesamt 3.815 (3.457) Supersportwagen an Kunden aus – ein Plus von 10,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr und

somit eine neue Bestmarke. Größter Einzelmarkt für die Marke Lamborghini ist dabei weiterhin der Markt USA.

### Im Geschäftsjahr 2017 vorgestellte bzw. eingeführte Lamborghini Modelle

Modelle	Wesentliche Merkmale und Neuerungen
<b>Lamborghini Huracán RWD Spyder</b> <i>(neues Modell)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Neugestaltung von Front und Heck für eine kraftvolle Optik</li> <li>&gt; modernes Infotainment mit hochauflösendem 12,3-Zoll-TFT-Display</li> <li>&gt; reiner Heckantrieb sorgt für dynamisches Handling</li> <li>&gt; seit März 2017 für Kunden verfügbar</li> </ul>
<b>Lamborghini Aventador S Coupé</b> <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; zahlreiche neue Designmerkmale mit Fokus auf aerodynamische Optimierung</li> <li>&gt; neue Vierradlenkung sorgt für verbesserte Agilität und Stabilität</li> <li>&gt; individuell konfigurierbarer EGO Fahrmodus sowie adaptive Dämpfer</li> <li>&gt; seit Juni 2017 für Kunden verfügbar</li> </ul>
<b>Lamborghini Huracán Performante</b> <i>(neues Modell)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Hybridchassis aus Aluminium und Carbonfaser mit klarem Fokus auf Leichtbau</li> <li>&gt; neues, aktives Aerodynamiksystem „Aerodinamica Lamborghini Attiva“ (ALA) sorgt für aktive Verteilung der aerodynamischen Last (entweder für hohen Abtrieb oder für niedrigen Luftwiderstand)</li> <li>&gt; verfügt über den bisher stärksten von Lamborghini verbauten Zehnzylinder-Motor</li> <li>&gt; seit September 2017 für Kunden verfügbar</li> </ul>
<b>Lamborghini Aventador S Roadster</b> <i>(Produktaufwertung)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; aerodynamisches Roadster-Design</li> <li>&gt; abnehmbare Dachelemente des Hardtops aus Carbonfaser in konvexer Form gewährleisten ausreichend Platz im Innenraum</li> <li>&gt; neue Vierradlenkung sorgt für verbesserte Agilität und Stabilität</li> <li>&gt; individuell konfigurierbarer EGO Fahrmodus sowie adaptive Dämpfer</li> <li>&gt; Vorstellung im September 2017, sukzessive Markteinführung im Jahr 2018</li> </ul>
<b>Lamborghini Urus</b> <i>(neues Modell ohne Vorgänger)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; erstes Super-SUV der Marke Lamborghini verbindet Geländetauglichkeit mit den Fahreigenschaften eines Supersportwagens</li> <li>&gt; permanenter Allradantrieb und Allradlenkung ermöglichen perfektes Handling</li> <li>&gt; Carbon-Keramik-Bremsen, adaptive Luftfederung und aktive Wankstabilisierung sorgen für hohe Sicherheit und Komfort (auch auf langen Strecken)</li> <li>&gt; luxuriöser Innenraum bietet Platz für bis zu fünf Personen</li> <li>&gt; Vorstellung im Dezember 2017, sukzessive Markteinführung ab Sommer 2018</li> </ul>



Lesen Sie online mehr zu unseren **Lamborghini Modellen** unter [www.lamborghini.com](http://www.lamborghini.com).

## // SONSTIGE MARKEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Unsere Vertriebsgesellschaften VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona (Italien), Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul (Südkorea), AUDI VOLKSWAGEN MIDDLE EAST FZE, Dubai (Vereinigte Arabische Emirate), AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur (Singapur), und Audi Volkswagen Taiwan Co., Ltd., Taipeh, lieferten im Geschäftsjahr 2017 insgesamt 223.164 (216.992) Fahrzeuge der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns an Kunden aus. Hierzu zählen Fahrzeuge der Marken Bentley, SEAT, Škoda, Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge.

## / SEGMENT MOTORRÄDER

Unser italienischer Motorradhersteller Ducati händigte im Geschäftsjahr 2017 weltweit 55.871 (55.451) Motorräder an Kunden aus – ein Anstieg von 0,8 Prozent. Dabei verzeichnete die Marke Ducati vor allem auf dem italienischen Heimatmarkt eine positive Auslieferungsentwicklung. Auch im größten Markt USA und in China steigerte Ducati das Auslieferungsvolumen, wohingegen sich das Volumen in Deutschland rückläufig entwickelte.

### Auslieferungen Motorräder an Kunden

	2017	2016
Scrambler	14.055	15.527
Naked/Sport Cruiser (Diavel, Monster, Streetfighter)	17.173	18.114
Dual/Hyper (Hypermotard, Multistrada)	14.784	13.528
Sport (SuperSport, Superbike)	9.859	8.282
<b>Marke Ducati</b>	<b>55.871</b>	<b>55.451</b>
<b>Segment Motorräder</b>	<b>55.871</b>	<b>55.451</b>

Im Geschäftsjahr 2017 haben wir die Ducati SuperSport und die Ducati SuperSport S – zwei Straßenmotorräder, die zugleich Sportlichkeit und Vielseitigkeit bieten – auf den Markt gebracht. Mit den zwei neuen Modellen erschließt sich unser italienischer Motorradhersteller ein neues Kundensegment. Zudem wurde die Monster Baureihe um die komplett neue Monster 797 und die Monster 821 erweitert. Im Berichtsjahr brachte Ducati ebenfalls die neuen Modelle Multistrada 950, Multistrada 1200 Enduro Pro sowie die Multistrada 1260, 1260 S, 1260 Pikes Peak und 1260 S D|Air zu den Händlern. Darüber hinaus hat die Ducati Scrambler Baureihe mit dem Modell Desert Sled, dem Modell Café Racer und dem Modell Mach 2.0 Zuwachs bekommen. Neben der exklusiven 1299 Superleggera, dem stärksten je von Ducati produzierten Zweizylinder-Motorrad, ist auch die 1299 Panigale R Final Edition in exklusivem Design seit dem Berichtsjahr 2017 für Kunden verfügbar.



Lesen Sie online mehr zu unseren **Ducati Modellen**  
unter [www.ducati.com](http://www.ducati.com).

# FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

Der Audi Konzern steigerte im Geschäftsjahr 2017 trotz herausfordernder Rahmenbedingungen die Umsatzerlöse auf 60,1 Mrd. EUR. Die Operative Umsatzrendite war durch Sondereinflüsse in Verbindung mit der Dieselthematik belastet und lag bei 7,8 Prozent. Vor Sondereinflüssen erreichten wir insbesondere dank unseres Maßnahmenprogramms „SPEED UP!“ mit einer Operativen Umsatzrendite von 8,4 Prozent erneut unsere strategische Zielvorgabe.

## ERTRAGSLAGE

Der Audi Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2017 Umsatzerlöse in Höhe von 60.128 (59.317) Mio. EUR.

Im Segment Automobile steigerten wir die Umsatzerlöse auf 59.394 (58.587) Mio. EUR.

Dabei erzielten wir mit dem Verkauf von Fahrzeugen unserer Kernmarke Audi einen Umsatz von 41.067 (41.556) Mio. EUR. Positive Effekte resultierten insbesondere aus der Volumentwicklung der neuen Audi A5 Familie und des neuen Audi Q2 sowie dem Volumenzuwachs in der Region Nordamerika. Der aktuelle Modellzyklus in den oberen Baureihen, die für uns herausfordernden Rahmenbedingungen in der Region Asien-Pazifik sowie vor allem die Abwertung des britischen Pfunds wirkten jedoch belastend.

Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen der Marke Lamborghini erhöhten sich auf 933 (853) Mio. EUR.

Neben Automobilen der Marken Audi und Lamborghini vertreibt der Audi Konzern auch Fahrzeuge der Marken Bentley, SEAT, Škoda, Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge über eigene Vertriebsgesellschaften. Dabei erhöhte sich der Umsatz aus dem Verkauf von Fahrzeugen der sonstigen Marken im Geschäftsjahr 2017 auf 3.900 (3.599) Mio. EUR.

Die Umsatzerlöse des sonstigen Automobilgeschäfts lagen bei 13.494 (12.579) Mio. EUR. Darin enthalten sind neben dem gestiegenen Umsatz aus Teilesatzlieferungen für die lokale Fertigung in China vor allem auch die gegenüber dem Vorjahr höheren Umsatzerlöse aus dem Motorengeschäft.

Im Segment Motorräder erwirtschafteten wir mit dem Geschäft rund um die Motorradmarke Ducati Umsatzerlöse in Höhe von 736 (731) Mio. EUR. Dabei ist der Zuwachs wie erwartet vor allem auf die positive Umsatzentwicklung in der zweiten Jahreshälfte zurückzuführen. Ein Treiber war unter anderem der Markterfolg der neuen Ducati SuperSport.

## Verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung Audi Konzern

in Mio. EUR	2017	2016
Umsatzerlöse	60.128	59.317
Herstellungskosten	- 50.545	- 49.390
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>9.584</b>	<b>9.927</b>
Vertriebskosten	- 5.297	- 5.807
Allgemeine Verwaltungskosten	- 685	- 663
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.069	- 405
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>4.671</b>	<b>3.052</b>
Finanzergebnis	112	- 5
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>4.783</b>	<b>3.047</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1.304	- 980
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>3.479</b>	<b>2.066</b>

## Operatives Ergebnis Audi Konzern

in Mio. EUR	2017	2016
<b>Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen</b>	<b>5.058</b>	<b>4.846</b>
Sondereinflüsse	- 387	- 1.794
<i>davon Dieselthematik</i>	- 387	- 1.632
<i>davon Takata</i>	-	- 162
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>4.671</b>	<b>3.052</b>

Im Berichtsjahr 2017 erhöhten sich die Herstellungskosten des Audi Konzerns auf 50.545 (49.390) Mio. EUR. Dabei ist der Anstieg unter anderem auf höhere Fertigungsmaterialkosten und gestiegene Einstandskosten für unser Handelsgeschäft mit den sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns zurückzuführen. In den Herstellungskosten spiegelt sich zudem der Ausbau unseres Modell- und Technologieportfolios wider. So wirkten der höhere Personalstand sowie gestiegene Abschreibungen auf die Herstellungskosten ein.

Ebenfalls enthalten sind Aufwendungen in Verbindung mit den Sondereinflüssen aus der Dieselthematik – diese waren im Berichtsjahr geringer als im Vorjahreszeitraum. Im Geschäftsjahr 2017 haben wir einen besonderen Fokus auf die konsequente Steuerung unserer Ressourcen und die Effizienzsteigerung im Bereich Forschung und Entwicklung gelegt. So haben wir die Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf 3.809 (4.446) Mio. EUR reduziert. In Relation zu den Umsatzerlösen verbesserte sich die Forschungs- und Entwicklungskostenquote auf 6,3 (7,5) Prozent. Insgesamt wurden 1.243 (1.676) Mio. EUR an Entwicklungsleistungen aktiviert – dies entspricht einer Aktivierungsquote von 32,6 (37,7) Prozent. Der bereits in den Vorjahren begonnene Ausbau unseres Modell- und Technologieportfolios spiegelt sich hingegen in den Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten wider – diese erhöhten sich auf 1.025 (871) Mio. EUR. Damit lag der ergebniswirksame Forschungs- und Entwicklungsaufwand bei 3.590 (3.640) Mio. EUR, begünstigt durch die Entwicklung der mit 2.565 (2.770) Mio. EUR geringeren Forschungskosten und nicht aktivierten Entwicklungskosten.

Im Geschäftsjahr 2017 lag das Bruttoergebnis des Audi Konzerns bei 9.584 (9.927) Mio. EUR.

Die Vertriebskosten reduzierten sich auf 5.297 (5.807) Mio. EUR. Dabei haben wir dank unseres erfolgreich abgeschlossenen Maßnahmenprogramms „SPEED UP!“ deutliche Effizienzsteigerungen erzielt und so beispielsweise die Vermarktungsaufwendungen reduziert. Zudem verringerten sich die Belastungen aus Vertriebskosten im Zusammenhang mit der Dieselthematik.

Die Verwaltungskosten des Audi Konzerns lagen im Geschäftsjahr 2017 bei 685 (663) Mio. EUR.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis des Audi Konzerns verbesserte sich auf 1.069 (–405) Mio. EUR. Im Vorjahresvergleich ist dies vor allem auf geringere Belastungen aus rechtlichen Risiken insbesondere im Zusammenhang mit der Dieselthematik zurückzuführen. Zudem trug ein höheres Ergebnis aus abgerechneten Währungssicherungsgeschäften zu dieser erfreulichen Entwicklung bei.

## Ergebniskennzahlen Audi Konzern

in %	2017	2016
<b>Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen</b>	<b>8,4</b>	<b>8,2</b>
<b>Operative Umsatzrendite</b>	<b>7,8</b>	<b>5,1</b>
Segment Automobile	7,8	5,2
Segment Motorräder	3,8	3,4
<i>bereinigt um PPA- und Erstkonsolidierungseffekte<sup>1)</sup></i>	<i>7,0</i>	<i>7,0</i>
<b>Umsatzrendite vor Steuern</b>	<b>8,0</b>	<b>5,1</b>

1) bereinigt um die Effekte aus der Folgebewertung im Zusammenhang mit der Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 23 (23) Mio. EUR sowie im Vorjahr zusätzlich um Erstkonsolidierungseffekte

Das laufende Geschäft des Audi Konzerns spiegelt sich im Operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen in Höhe von 5.058 (4.846) Mio. EUR wider. Die Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen verbesserte sich im Geschäftsjahr 2017 auf 8,4 (8,2) Prozent und lag somit innerhalb unseres strategischen Zielkorridors von 8 bis 10 Prozent. Belastet durch Sondereinflüsse von insgesamt –387 (–1.794) Mio. EUR erreichte das Operative Ergebnis des Audi Konzerns 4.671 (3.052) Mio. EUR, was einer Operativen Umsatzrendite von 7,8 (5,1) Prozent entspricht.

Sondereinflüsse sind bestimmte Sachverhalte, die sich im Abschluss widerspiegeln und deren gesonderte Angabe nach unserer Einschätzung eine bessere Beurteilung des operativen wirtschaftlichen Erfolgs des Audi Konzerns ermöglicht. Wir überwachen kontinuierlich die Umsetzung der Vergleichsvereinbarungen in Nordamerika im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die umzusetzenden Rückkauf- und Nachrüstprogramme sind umfangreich sowie technisch anspruchsvoll. In diesem Zusammenhang wurden auch unsere Rückstellungen auf Basis aktualisierter Bewertungsprämissen im Geschäftsjahr 2017 angepasst. So beliefen sich im Berichtsjahr die ergebniswirksamen Sondereinflüsse im Zusammenhang mit den Vergleichsvereinbarungen in Nordamerika auf –387 (–1.632) Mio. EUR. Darin berücksichtigt sind neben Aufwendungen für technische Maßnahmen auch Aufwendungen bzw. Vorsorgen für rechtliche Risiken. Im Vorjahr waren zudem noch vertriebsbezogene Maßnahmen in den von Verkaufstopps betroffenen Märkten angefallen und als Sondereinflüsse aus der Dieselthematik ausgewiesen.

Es ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Im Berichtsjahr 2016 belasteten weitere Sondereinflüsse in Höhe von –162 Mio. EUR in Verbindung mit angeordneten Rückrufen von Fahrzeugen, die mit Airbags des japanischen Herstellers Takata ausgestattet waren, das Operative Ergebnis.



Lesen Sie mehr zur **Dieselthematik** auf den Seiten 107 ff.

Im Segment Automobile erwirtschafteten wir unter Berücksichtigung der belastenden Sondereinflüsse ein Operatives Ergebnis von 4.643 (3.027) Mio. EUR – die Operative Umsatzrendite lag bei 7,8 (5,2) Prozent. Dabei beeinflussten im Geschäftsjahr 2017 vor allem unser Maßnahmenprogramm „SPEED UP!“ sowie die Umsatzentwicklung das Operative Ergebnis positiv. Auch das Währungsmanagement und geringere Vertriebskosten trugen zur Steigerung des Operativen Ergebnisses bei. Belastet wurde das Operative Ergebnis im Segment Automobile unter anderem durch Vorleistungen für den kontinuierlichen Ausbau unseres Modell- und Technologieportfolios sowie unserer internationalen Fertigungsstrukturen, die zu höheren Personalkosten und Abschreibungen in der Berichtsperiode führten. Schwierige Rahmenbedingungen in einzelnen Märkten sowie der aktuelle Modellzyklus und die Sondereinflüsse wirkten sich ebenfalls auf das Operative Ergebnis aus.

Im Segment Motorräder steigerten wir das Operative Ergebnis vor allem modellmixbedingt auf 28 (25) Mio. EUR, was einer Operativen Umsatzrendite von 3,8 (3,4) Prozent entspricht. Bereinigt um die Effekte aus der Folgebewertung im Zusammenhang mit der Kaufpreisallokation in Höhe von 23 (23) Mio. EUR lag das Operative Ergebnis bei 51 (51) Mio. EUR und die Operative Umsatzrendite bei 7,0 (7,0) Prozent. Im Vorjahr erfolgte zusätzlich eine Bereinigung um Erstkonsolidierungseffekte.

### Finanzergebnis Audi Konzern

in Mio. EUR	2017	2016
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	526	365
davon FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd. <sup>1)</sup>	301	398
davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited	86	- 29
davon There Holding B.V.	121	- 56
Zinsergebnis <sup>2)</sup>	- 39	- 277
Übriges Finanzergebnis <sup>2)</sup>	- 375	- 94
davon Markenausgleich Chinageschäft	271	237
<b>Finanzergebnis</b>	<b>112</b>	<b>- 5</b>

1) 5 Prozent der Anteile wurden als „Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte“ nach IFRS 5 klassifiziert. Das Ergebnis im Geschäftsjahr 2017 umfasst nur den Zeitraum bis zur Klassifizierung.

2) Das Vorjahr wurde entsprechend an die neue Struktur angepasst.

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns verzeichnete im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Anstieg auf 112 (-5) Mio. EUR. Der Zuwachs ist dabei unter anderem auf das mit -39 (-277) Mio. EUR im Vorjahresvergleich bessere Zinsergebnis aufgrund der zinsbedingten Veränderung bei der Bewertung langfristiger Rückstellungen zurückzuführen. Das mit 526 (365) Mio. EUR höhere Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen beeinflusste das Finanzergebnis ebenfalls positiv. Davon resultierten 183 Mio. EUR aus den at-Equity-bewerteten Anteilen an der There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), im Zuge der Beteiligung eines neuen Investors am Kartendienstleister HERE. Positiv wirkte sich auch die Bewertung der Anteile an der Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited, Tianjin (China), in Höhe von 86 (-29) Mio. EUR aus. Nach dem erfolgreich abgeschlossenen Anlauf produziert das chinesische Werk in Tianjin Fahrzeuggetriebe für den lokalen Markt. Die Bewertung der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), in Höhe von 301 (398) Mio. EUR ist ebenfalls im Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen enthalten. Das Übrige Finanzergebnis reduzierte sich auf -375 (-94) Mio. EUR. Belastend wirkten hierbei unter anderem Effekte aus der Bewertung und Abrechnung von Sicherungsgeschäften. Das Übrige Finanzergebnis enthält auch einen zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, vereinbarten finanziellen Markenausgleich für das Chinageschäft im Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen in Höhe von 271 (237) Mio. EUR.

Im Geschäftsjahr 2017 erwirtschaftete der Audi Konzern ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 4.783 (3.047) Mio. EUR. Die Umsatzrendite vor Steuern lag bei 8,0 (5,1) Prozent. Nach Abzug der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag erzielten wir ein Ergebnis von 3.479 (2.066) Mio. EUR.

### Kapitalrendite Audi Konzern

in Mio. EUR	2017	2016
Operatives Ergebnis nach Steuern	3.270	2.136
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	22.659	19.978
<b>Kapitalrendite (RoI) in %</b>	<b>14,4</b>	<b>10,7</b>

Mit der Kapitalrendite (Return on Investment – RoI) wird das eingesetzte Kapital hinsichtlich seiner Verzinsung bewertet. Dabei setzen wir das Operative Ergebnis nach Steuern in das Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen. Im Geschäftsjahr 2017 erzielte der Audi Konzern einen RoI von 14,4 (10,7) Prozent. Damit lag der RoI auch im Geschäftsjahr 2017 über unserem Mindestverzinsungsanspruch von

9 Prozent an das investierte Vermögen. Der Anstieg der Kapitalrendite im Vorjahresvergleich ist im Wesentlichen auf die Entwicklung des Operativen Ergebnisses zurückzuführen – im Vorjahr war dies unter anderem durch höhere Sonderinflüsse belastet. Das gestiegene investierte Vermögen belastete jedoch den RoI. Hier spiegelten sich unsere laufende Produkt- und Technologieoffensive sowie der Ausbau unseres Produktionsnetzwerks wider. Das Operative Ergebnis nach Steuern des Audi Konzerns erreichte im Berichtsjahr 3.270 (2.136) Mio. EUR. Hierbei wurde eine im Volkswagen Konzern normierte durchschnittliche Steuerquote von 30 Prozent unterstellt. Das durchschnittliche investierte Vermögen lag bei

22.659 (19.978) Mio. EUR und berechnet sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, Vorräte und Forderungen), und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen). Dabei wird der Durchschnitt aus dem Wert des investierten Vermögens zu Beginn und dem Wert des investierten Vermögens zum Ende des Geschäftsjahres berechnet.

## VERMÖGENSLAGE

Zum 31. Dezember 2017 erhöhte sich die Bilanzsumme des Audi Konzerns auf 63.680 (61.090) Mio. EUR.

### Verkürzte Bilanz Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Langfristige Vermögenswerte	29.469	28.599
Kurzfristige Vermögenswerte	33.846	32.403
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte	365	87
<b>Bilanzsumme Aktiva</b>	<b>63.680</b>	<b>61.090</b>
Eigenkapital	28.171	25.321
Fremdkapital	35.509	35.685
<i>davon langfristige Schulden</i>	14.301	14.980
<i>davon kurzfristige Schulden</i>	21.208	20.705
Zur Veräußerung klassifizierte Schulden	-	84
<b>Bilanzsumme Passiva</b>	<b>63.680</b>	<b>61.090</b>

Die langfristigen Vermögenswerte des Audi Konzerns beliefen sich zum Jahresende 2017 auf 29.469 (28.599) Mio. EUR. Erhöhend wirkte insbesondere der Anstieg der Sonstigen finanziellen Vermögenswerte auf 4.940 (1.275) Mio. EUR. Darin enthalten ist die Ausgabe eines langfristigen Darlehens an die Volkswagen AG, Wolfsburg, im Zusammenhang mit dem Verkauf der Minderheitsbeteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), an die Volkswagen AG. Auch investitionsbedingt gestiegene Sachanlagen trugen zu dem Anstieg bei – diese lagen bei 13.660 (12.591) Mio. EUR. Die Immateriellen Vermögenswerte übertrafen mit 6.785 (6.550) Mio. EUR vor allem infolge des höheren Bilanzpostens Aktivierte Entwicklungskosten ebenfalls das Vorjahresniveau. Gegenläufig wirkten im Vorjahresvergleich geringere at-Equity-bewertete Anteile vor allem im Zuge des Verkaufs

der Minderheitsbeteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel, an die Volkswagen AG sowie des bevorstehenden Verkaufs von Anteilen an der There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande). Darüber hinaus werden mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, Verhandlungen über einen Verkauf von 5 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), geführt. Für diese Anteile erfolgte ebenso eine Umgliederung in die Bilanzposition Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte.

Die Gesamtinvestitionen lagen im Geschäftsjahr 2017 bei 5.235 (5.466) Mio. EUR.

Der Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte auf 33.846 (32.403) Mio. EUR begründet sich vor allem durch höhere Vorräte in Höhe von 7.893 (7.233) Mio. EUR – unter anderem aufgrund von Fahrzeugrückkäufen in Verbindung mit den Vergleichsvereinbarungen zur Dieselthematik in Nordamerika. Zudem sind die höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen vor allem gegenüber nahe stehenden Unternehmen ebenfalls Treiber der Entwicklung.

Zum 31. Dezember 2017 erhöhte sich das Eigenkapital des Audi Konzerns auf 28.171 (25.321) Mio. EUR. Dabei führten die gemäß den Regelungen der IFRS erfolgsneutral zu erfassenden Bewertungseffekte zu einem Anstieg des Eigenkapitals um 1.319 Mio. EUR. Diese resultieren im Wesentlichen aus den Marktwertschwankungen der hedge-effektiven Währungssicherungsinstrumente vor allem im Zuge der Abwertung des US-Dollars sowie des britischen Pfunds und des chinesischen Renminbis gegenüber dem Euro. Zudem erhöhte der nach Gewinnabführung nach IFRS verbleibende Konzernüberschuss

die Gewinnrücklagen um 1.149 Mio. EUR. Auch die Kapitalzuführung seitens der Volkswagen AG, Wolfsburg, mit einem Betrag von 459 Mio. EUR in die Kapitalrücklage der AUDI AG trug zum Anstieg des Eigenkapitals bei. Die Eigenkapitalquote des Audi Konzerns lag zum 31. Dezember 2017 bei 44,2 (41,4) Prozent.

Zum Jahresende 2017 verringerten sich die langfristigen Schulden des Audi Konzerns auf 14.301 Mio. EUR gegenüber 14.980 Mio. EUR zum 31. Dezember 2016. Die mit 448 (993) Mio. EUR geringeren Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten – im Wesentlichen aufgrund der Marktwertentwicklung von Sicherungsgeschäften – waren wesentlicher Treiber des Rückgangs.

Die kurzfristigen Schulden des Audi Konzerns erhöhten sich zum 31. Dezember 2017 auf 21.208 (20.705) Mio. EUR, vor allem begründet durch die mit 4.928 (3.893) Mio. EUR höheren Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten. Darin enthalten ist eine Verbindlichkeit im Zusammenhang mit der bevorstehenden Gewinnabführung an die Volkswagen AG, Wolfsburg, für das Geschäftsjahr 2017. Diese hat sich aufgrund der Ergebnisentwicklung erhöht. Gegenläufig wirkte der Rückgang der Sonstigen Rückstellungen, der sich unter anderem durch Inanspruchnahmen von im Vorjahr gebildeten Vorsorgen für die Sondereinflüsse begründet.

Zum 31. Dezember 2017 steht die Bilanzposition Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte im Zusammenhang mit folgenden zwei Sachverhalten: Im Dezember 2017 wurden zwischen dem Audi Konzern und der Robert Bosch Investment Nederland B.V., Boxtel (Niederlande), sowie der Continental Automotive Holding Netherlands B.V., Maastricht (Niederlande), Verträge zur Veräußerung von insgesamt 3,9 Prozent der Anteile an der There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), unterzeichnet. Für diesen Anteil wurde auf Basis des Equity-Buchwerts eine Umgliederung in die Zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte vorgenommen.

Darüber hinaus werden mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, Verhandlungen über einen Verkauf von 5 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), geführt. Für diese Anteile erfolgte ebenso eine Umgliederung in die Zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte. Die vorgenannten Transaktionen stehen unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen.

Im Geschäftsjahr 2016 standen die Bilanzpositionen Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte und Zur Veräußerung klassifizierte Schulden im Zusammenhang mit einem unterzeichneten Vertrag zum Verkauf der Volkswagen Group Firenze S.p.A., Florenz (Italien), der im Januar 2017 wirksam wurde.

## FINANZLAGE

### **/ GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS**

Der Audi Konzern ist in das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns eingebettet. Dieses umfasst unter anderem die Themenbereiche Liquiditätsmanagement sowie das Management von Währungs- und Rohstoffpreisrisiken. Im Audi Konzern ist das Management der Finanzrisiken organisatorisch dem Treasury-Bereich zugeordnet, welcher diese zentral für alle Audi Konzerngesellschaften auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter steuert.

Unser wichtigstes finanzwirtschaftliches Ziel ist es, zu jeder Zeit die Zahlungsfähigkeit und Finanzierung des Audi Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger liquider Mittel zu erzielen. Hierzu erfassen wir Zahlungsströme in einem mehrstufigen Liquiditätsplanungsprozess und konsolidieren diese auf Ebene des Audi Konzerns. Wesentliche Gesellschaften des

Audi Konzerns sind in das Cashpooling des Volkswagen Konzerns eingebunden. Dies ermöglicht eine effiziente Gestaltung des konzerninternen und -externen Transaktionsverkehrs sowie eine Reduzierung der Transaktionskosten auch für den Audi Konzern.

Als international tätiges Unternehmen steuert der Audi Konzern auch Währungs- und Rohstoffrisiken. Dabei werden Währungsrisiken durch Natural Hedging sowie währungs- und fristenkongruente Devisensicherungsgeschäfte minimiert. Damit wollen wir geplante Zahlungsströme insbesondere aus der Investitions-, Produktions- und Absatzplanung absichern. Im Hinblick auf Rohstoffrisiken verfolgt der Audi Konzern mit dem Abschluss langfristiger Verträge und Sicherungsgeschäfte mithilfe derivativer Finanzinstrumente sowie unter Nutzung von Synergien innerhalb des Volkswagen Konzerns das Ziel, eine Stabilität der Zahlungsströme in Verbindung mit Materialkosten sicherzustellen.

Bonitäts- und Länderrisiken werden zentral durch das Volkswagen Konzern-Treasury gesteuert. Mittels einer Diversifizierungsstrategie sowie einer Beurteilung der Vertragspartner wird einem Verlust- oder Ausfallrisiko entgegengewirkt.

Durch die Zusammenarbeit mit der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, ermöglicht der Audi Konzern seinen Kunden die Nutzung von Fremd- und Leasingfinanzierungen. In diesem Zusammenhang bestehen Absicherungsvereinbarungen des Audi Konzerns mit dem Handel oder Partnerunternehmen bezüglich Restwertschwankungen.

### **/ FINANZIELLE SITUATION**

Im Geschäftsjahr 2017 erwirtschaftete der Audi Konzern einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 6.173 (7.517) Mio. EUR. Positive Effekte resultierten vor allem aus dem höheren Ergebnis vor Steuern sowie dem geringeren Forderungsanstieg im Vorjahresvergleich. Erwartungsgemäß belasteten die Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von rund 1,5 Mrd. EUR den Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts verzeichnete aufgrund von Beteiligungsverkäufen einen Rückgang auf 1.861 (5.423) Mio. EUR. Wesentlicher Treiber ist ein positiver Einmaleffekt im Zusammenhang mit der Veräußerung der Minderheitsbeteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), an die Volkswagen AG, Wolfsburg, in Höhe von 3.278 Mio. EUR. Gegenläufig wirkten die Sachinvestitionen, die mit 3.872 (3.409) Mio. EUR im Zuge unserer Produktoffensive und der Neustrukturierung unseres Produktionsnetzwerks über dem Vorjahresniveau lagen. Darin enthalten sind neben den Investitionen in Sachanlagen auch Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten). So investierten wir im Geschäftsjahr 2017 vor allem in Fertigungsstrukturen für

den Anlauf unserer neuen Modelle sowie in den Aus- und Umbau unserer Standorte. Beispielsweise haben wir die neue Audi A5 Familie in die Märkte eingeführt und mit der Markteinführung unseres neuen Audi A8 begonnen. Zudem wurde die Serienproduktion des neuen Audi A7 gestartet sowie die der neuen Modelle Audi A6 und Q8 vorbereitet. Die Neustrukturierung unseres Produktionsnetzwerks und die Kapazitätsverdoppelung bei Lamborghini im Zuge der Erweiterung der Modellpalette um den neuen Super-SUV Urus trugen ebenfalls zum Anstieg der Sachinvestitionen bei. Die Sachinvestitionsquote lag im Berichtsjahr 2017 bei 6,4 (5,7) Prozent. Bei einer Betrachtung nach Segmenten entfielen für Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte (inklusive aktivierte Entwicklungskosten) 5.047 (5.021) Mio. EUR auf das Segment Automobile und 69 (64) Mio. EUR auf das Segment Motorräder.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts enthält auch aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von 1.243 (1.676) Mio. EUR. Dabei war der Vorjahreszeitraum unter anderem durch die Vorbereitung der Modellerneuerungen bei den oberen und margenstarken Segmenten erhöht. Zudem wirkte sich auch die Effizienzsteigerung im Bereich Forschung und Entwicklung auf die aktivierten Entwicklungskosten aus. Im Geschäftsjahr 2017 hat der Audi Konzern seine Minderheitsbeteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), auf die Volkswagen AG, Wolfsburg, übertragen und dadurch einen positiven Einmaleffekt in Höhe von 3.278 Mio. EUR erzielt. Dieser spiegelt sich in den Beteiligungserwerben und -verkäufen wider, die bei 3.190 (-366) Mio. EUR lagen.

In Summe erwirtschafteten wir von Januar bis Dezember einen Netto-Cashflow in Höhe von 4.312 (2.094) Mio. EUR. Dieser war – auch vor Berücksichtigung der Beteiligungsveränderungen – trotz umfangreicher Investitionen und der Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik erneut positiv.

Insgesamt lag der Cashflow aus der Investitionstätigkeit unter Berücksichtigung von Veränderungen der Geldanlagen und Darlehen bei –5.498 (–943) Mio. EUR. Dabei beinhalten die Veränderungen der Geldanlagen und der ausgereichten Darlehen auch die Ausgabe eines langfristigen Darlehens an die Volkswagen AG, Wolfsburg, im Zusammenhang mit dem Verkauf der Minderheitsbeteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien).

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit lag bei –524 (–2.454) Mio. EUR. Er enthält sowohl die Gewinnabführung an die Volkswagen AG, Wolfsburg, in Höhe von 918 Mio. EUR als auch die Rückflüsse aus der Kapitalzuführung durch die Volkswagen AG an die AUDI AG in Höhe von 459 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag reduzierten sich die Zahlungsmittel um –140 Mio. EUR auf 11.255 (11.395) Mio. EUR.

Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2017 auf 20.788 (17.232) Mio. EUR. Darin enthalten ist ein Betrag in Höhe von 126 (84)<sup>1)</sup> Mio. EUR, der bei der Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig, zur Finanzierung der freien Händler hinterlegt und nur eingeschränkt verfügbar ist. Darüber hinaus bestehen für den Audi Konzern zugesagte, jedoch derzeit ungenutzte externe Kreditlinien in Höhe von 282 (282) Mio. EUR.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen, die insbesondere das Bestellobligo enthalten, beliefen sich am 31. Dezember 2017 auf 4.883 (5.155) Mio. EUR. Weitere außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten und finanziellen Garantien lagen in Höhe von 281 (217) Mio. EUR vor.



Lesen Sie mehr zu **Sonstige finanzielle Verpflichtungen** und **Eventualverbindlichkeiten** im Anhang unter Punkt 42 bzw. Punkt 39.

## Verkürzte Kapitalflussrechnung Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	2017	2016
Zahlungsmittel Anfangsbestand	11.395	7.218
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>6.173</b>	<b>7.517</b>
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft <sup>1)</sup>	– 1.861	– 5.423
<i>davon Sachinvestitionen<sup>2)</sup></i>	<i>– 3.872</i>	<i>– 3.409</i>
<i>davon aktivierte Entwicklungskosten</i>	<i>– 1.243</i>	<i>– 1.676</i>
<i>davon Erwerb und Verkauf von Beteiligungen<sup>3), 4)</sup></i>	<i>3.190</i>	<i>– 366</i>
<b>Netto-Cashflow</b>	<b>4.312</b>	<b>2.094</b>
Veränderung der Geldanlagen und ausgereichten Darlehen <sup>4)</sup>	– 3.637	4.480
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>– 5.498</b>	<b>– 943</b>
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>– 524</b>	<b>– 2.454</b>
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	– 292	56
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>– 140</b>	<b>4.177</b>
<b>Zahlungsmittel Endbestand</b>	<b>11.255</b>	<b>11.395</b>

1) Darin enthalten sind auch Sonstige zahlungswirksame Veränderungen in Höhe von 64 (28) Mio. EUR.

2) Hierin sind Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte enthalten.

3) inklusive Kapitalveränderungen

4) aus internen Steuerungsgründen erfolgt ein Bruttoausweis der Veräußerung der Minderheitsbeteiligung der Volkswagen Group Services S.A. in Höhe von 3.278 Mio. EUR und der damit zusammenhängenden Ausgabe eines langfristigen Darlehens an die Volkswagen AG

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Zahlungsmittel laut Kapitalflussrechnung	11.255	11.395
Termingeldanlagen, Wertpapiere und ausgereichte Darlehen	10.180	6.653
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>21.435</b>	<b>18.048</b>
Kreditstand <sup>1)</sup>	– 647	– 816
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>20.788</b>	<b>17.232</b>

1) Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten und Langfristige Finanzverbindlichkeiten

1) Der Vorjahreswert wurde angepasst.

# AUDI AG (KURZFASSUNG NACH HGB)

Im Geschäftsjahr 2017 steigerte die AUDI AG trotz schwieriger Rahmenbedingungen die Umsatzerlöse auf 51,4 Mrd. EUR. Obwohl durch Sondereinflüsse aus der Dieselthematik belastet, lag das Ergebnis vor Steuern bei 3,6 Mrd. EUR.

## ERTRAGSLAGE

Im Jahr 2017 erwirtschaftete die AUDI AG Umsatzerlöse in Höhe von 51.402 (50.305) Mio. EUR.

Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marke Audi lagen mit 38.833 (38.976) Mio. EUR nahezu auf Vorjahresniveau. Positiv wirkten dabei vor allem der Markterfolg der neuen Audi A5 Familie und des neuen Q2. Die erfreuliche Volumenentwicklung in der Region Nordamerika wirkte sich ebenfalls positiv auf die Umsatzerlöse aus. Unser derzeitiger Modellzyklus sowie das für uns im Vergleich zum Vorjahr nachteilige Währungsumfeld belasteten hingegen die Umsatzentwicklung.

Im sonstigen Automobilgeschäft trugen höhere Umsatzerlöse aus Geschäftswagenverkäufen und Teilesatzlieferungen für die lokale Produktion in China zur erfreulichen Umsatzsteigerung bei.

### Verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung AUDI AG

<i>in Mio. EUR</i>	2017	2016
Umsatzerlöse	51.402	50.305
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 45.711	- 45.115
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>5.691</b>	<b>5.190</b>
Vertriebskosten	- 3.725	- 3.591
Allgemeine Verwaltungskosten	- 361	- 345
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.431	- 245
Finanzergebnis	521	527
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>3.557</b>	<b>1.536</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1.151	- 618
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	- 2.406	- 918
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Die Herstellungskosten erhöhten sich insbesondere im Zuge höherer Fertigungsmaterial- und Einstandskosten auf 45.711 (45.115) Mio. EUR. Demgegenüber spiegelt sich unsere konsequente Ressourcensteuerung und Effizienzsteigerung in geringeren Forschungs- und Entwicklungskosten wider. Ebenfalls in den Herstellkosten enthalten waren Aufwendungen in Verbindung mit den Sondereinflüssen aus der Dieselthematik – diese waren im Berichtsjahr jedoch geringer als im Vorjahreszeitraum.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte die AUDI AG ein Bruttoergebnis von 5.691 (5.190) Mio. EUR.

Die Vertriebskosten lagen unter Einbeziehung der aktuellen Restwertentwicklung bei 3.725 (3.591) Mio. EUR.

Die Allgemeinen Verwaltungskosten erhöhten sich auf 361 (345) Mio. EUR.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis der AUDI AG erreichte im abgelaufenen Geschäftsjahr 1.431 (-245) Mio. EUR. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf geringere Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik zurückzuführen. Auch ein besseres Ergebnis aus abgerechneten Devisensicherungsgeschäften trug zu der positiven Entwicklung bei.

Im Jahr 2017 erwirtschaftete die AUDI AG ein Finanzergebnis in Höhe von 521 (527) Mio. EUR. Dabei verringerte sich das im Finanzergebnis berücksichtigte Beteiligungsergebnis auf 829 (900) Mio. EUR. Das Zinsergebnis – ebenfalls im Finanzergebnis erfasst – verzeichnete insbesondere aufgrund der Änderung des Rechnungszinses zur Bewertung von Pensionsverpflichtungen einen Rückgang auf -295 (-244) Mio. EUR. Die höhere Ausschüttung aus unserem Treasury-Fonds wirkte hingegen positiv auf die Entwicklung des Finanzergebnisses.

Im Zuge der dargestellten Effekte erzielte die AUDI AG ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 3.557 (1.536) Mio. EUR. Darin enthalten sind auch Sondereinflüsse aus der Dieseldiagnostik in Höhe von –387 (–1.632) Mio. EUR. Nach Abzug der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag erwirtschaftete die AUDI AG ein Ergebnis von 2.406 (918) Mio. EUR. Die Umsatzrendite nach Steuern lag somit bei 4,7 (1,8) Prozent.



Lesen Sie mehr zur **Dieseldiagnostik**  
auf den Seiten 107 ff.

## VERMÖGENSLAGE

Zum 31. Dezember 2017 erhöhte sich die Bilanzsumme der AUDI AG auf 39.312 (36.591) Mio. EUR.

Das Anlagevermögen lag mit 16.425 (15.122) Mio. EUR infolge der Investitionen in Sach- und Finanzanlagen über dem Niveau des Vorjahres.

Die Gesamtinvestitionen der AUDI AG lagen im Geschäftsjahr 2017 bei 3.070 (3.539) Mio. EUR.

Der Anstieg des Umlaufvermögens (einschließlich Rechnungsabgrenzungsposten) auf 22.887 (21.469) Mio. EUR resultierte überwiegend aus höheren Vorräten.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhte sich das Eigenkapital einschließlich Sonderposten mit Rücklageanteil auf 13.708 (13.249) Mio. EUR infolge der Kapitalzuführung in Höhe von 459 Mio. EUR durch die Volkswagen AG, Wolfsburg, in die Kapitalrücklage. Die Eigenkapitalquote der AUDI AG lag bei 34,9 (36,2) Prozent.

## FINANZLAGE

Im Geschäftsjahr 2017 erzielte die AUDI AG einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 2.582 (3.571) Mio. EUR. Darin enthalten sind auch Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts ohne Veränderung der Wertpapiere lag im gleichen Zeitraum bei 3.049 (3.524) Mio. EUR. Dabei standen die Sachinvestitionen für unsere Produktoffensive im besonderen Fokus. So haben wir beispielsweise die neue Audi A5 Familie und unseren neuen Audi A8 in die Märkte eingeführt. Weiterer Investitionsschwerpunkt war der Ausbau der Fertigungsstrukturen für den Anlauf neuer Modelle. Neben dem

Das Fremdkapital (einschließlich Rechnungsabgrenzungsposten) lag mit 25.604 (23.342) Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Dabei stiegen insbesondere die Verbindlichkeiten aufgrund der höheren Gewinnabführung an die Volkswagen AG, Wolfsburg. Die Rückstellungen reduzierten sich unter anderem im Zuge der Abarbeitung der Dieseldiagnostik.

### Verkürzte Bilanz AUDI AG

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Anlagevermögen	16.425	15.122
Umlaufvermögen inkl. Rechnungsabgrenzungsposten	22.887	21.469
<b>Bilanzsumme Aktiva</b>	<b>39.312</b>	<b>36.591</b>
Eigenkapital inkl. Sonderposten mit Rücklageanteil	13.708	13.249
Rückstellungen	16.317	16.500
Verbindlichkeiten inkl. Rechnungsabgrenzungsposten	9.287	6.842
<b>Bilanzsumme Passiva</b>	<b>39.312</b>	<b>36.591</b>

Start der Serienproduktion unseres neuen Audi A7 haben wir auch den Anlauf des neuen Audi A6 vorbereitet.

Gegenläufig wirkten im Vorjahresvergleich geringere Investitionen in das Finanzanlagevermögen. Der Netto-Cashflow vor Veränderung von Geldanlagen in Wertpapiere des Umlaufvermögens belief sich auf –467 (47) Mio. EUR, insbesondere wegen höherer Inanspruchnahmen von Rückstellungen im Geschäftsjahr 2017. Einschließlich der Geldanlagen in Wertpapiere erreichte der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit einen Wert von 3.176 (4.714) Mio. EUR, was zu einem Netto-Cashflow in Höhe von –594 (–1.143) Mio. EUR führte. Die Netto-Liquidität erhöhte sich zum 31. Dezember 2017 gegenüber dem Vorjahreswert auf 12.679 (12.507) Mio. EUR.

## PRODUKTION

Im Geschäftsjahr 2017 produzierte die AUDI AG 1.295.792 (1.309.160)<sup>1)</sup> Automobile der Marke Audi.

Darüber hinaus wurden insgesamt 560.150 (551.509) Teilesätze für die lokale Fertigung in China hergestellt.

## VERTRIEB UND AUSLIEFERUNGEN

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden weltweit 1.878.105 (1.867.738) Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. Auf dem deutschen Heimatmarkt konnten insgesamt

294.544 (293.307) Fahrzeuge an Kunden übergeben werden. Im Ausland stiegen die Auslieferungen auf 1.583.561 (1.574.431) Automobile.

## MITARBEITER

### Belegschaft AUDI AG

<i>im Jahresdurchschnitt</i>	2017	2016
Werk Ingolstadt	42.498	42.412
Werk Neckarsulm	15.995	15.655
<b>Beschäftigte Arbeitnehmer</b>	<b>58.493</b>	<b>58.067</b>
Auszubildende	2.470	2.390
<b>Belegschaft<sup>2)</sup></b>	<b>60.963</b>	<b>60.457</b>

2) Davon befanden sich 1.304 (1.003) in der passiven Phase der Altersteilzeit.

Die AUDI AG beschäftigte 2017 durchschnittlich 60.963 (60.457) Mitarbeiter. Zum Jahresende stieg die Zahl der Belegschaft auf 61.172 (60.655) Mitarbeiter. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere auf die Neueinstellung von Experten in strategischen Zukunftsfeldern wie Elektromobilität und Digitalisierung zurückzuführen.

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Im Bereich Forschung und Entwicklung der AUDI AG waren im abgelaufenen Geschäftsjahr durchschnittlich 10.823 (10.714) Mitarbeiter beschäftigt.

Die Leistungen für Forschung und Entwicklung beliefen sich auf 3.401 (3.991) Mio. EUR.

## BESCHAFFUNG

Im Geschäftsjahr 2017 stiegen die Materialaufwendungen der AUDI AG auf insgesamt 37.358 (36.789) Mio. EUR.

## RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die Geschäftsentwicklung der AUDI AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie der Audi Konzern.



Lesen Sie mehr zu den **Risiken und Chancen** des Audi Konzerns auf den Seiten 143 ff.

1) Der Vorjahreswert wurde angepasst.

# NACHHALTIGKEITSASPEKTE

**Nachhaltigkeit heißt für uns Zukunftsfähigkeit. Wir treffen Unternehmensentscheidungen unter Berücksichtigung ökonomischer, gesellschaftlicher und ökologischer Aspekte. Unser Anspruch ist es, ganzheitlich verantwortungsvoll zu handeln. Dies betrifft unsere Produkte und Services, die gesamte Wertschöpfungskette und die Verantwortung für unsere Mitarbeiter.**

## PRODUKTBEZOGENE UMWELTASPEKTE

### / MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Mit dem Ziel, die Mobilität der Zukunft ganzheitlich und verantwortungsvoll zu gestalten, investieren wir in nachhaltige Produkte und Services entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Dazu zählen beispielsweise die Entwicklung innovativer und nachhaltiger Antriebstechnologien sowie CO<sub>2</sub>-neutraler synthetischer Kraftstoffe. Zudem arbeiten wir an Materialkreisläufen, die in Zukunft noch weniger bis gar keinen Platz für Verschwendung lassen. Diesen Anspruch tragen wir auch in die gesamte Wertschöpfungskette und fordern unter anderem von unserer Lieferkette nachhaltiges Handeln.



Lesen Sie mehr zur **Nachhaltigkeit in der Lieferkette** auf der Seite 115.

### / NACHHALTIGE ANTRIEBSKONZEPTE

Im Rahmen unserer Strategie 2025 hat die Entwicklung alternativer Antriebskonzepte noch einmal an Bedeutung gewonnen – dabei treiben wir die Weiterentwicklung der Audi tron Technologien konsequent voran.

So starten wir in wenigen Monaten mit der Serienproduktion des ersten vollelektrischen Großserienfahrzeugs der Marke Audi – des Audi e-tron. Die Markteinführung ist ebenfalls für das Jahr 2018 geplant. Bereits im Jahr 2019 soll die Serienproduktion unseres zweiten vollelektrischen Fahrzeugs der Marke Audi – des Audi e-tron Sportback – anlaufen.

Schon heute sind der Audi A3 Sportback e-tron und der Audi Q7 e-tron 3.0 TDI quattro mit Plug-in-Hybridantrieb erhältlich. Zudem haben wir speziell für den chinesischen Markt die e-tron Modelle Audi A6L e-tron und Audi Q7 e-tron 2.0 TFSI quattro entwickelt. Im Geschäftsjahr 2018 werden

unter anderem mit dem Audi A8 e-tron weitere Modelle mit Plug-in-Hybridantrieb verfügbar sein.

Dabei verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz zur Elektromobilität und treiben auch die Weiterentwicklung von Lade-technologien und Ladeinfrastruktur voran. Beispielsweise arbeiten wir zusammen mit weiteren Automobilherstellern über die IONITY GmbH, München, an der Errichtung eines sogenannten High-Power-Charging-Netzwerks für Elektrofahrzeuge. Die IONITY GmbH hat im Berichtsjahr mit dem Aufbau der ersten Schnellladestationen begonnen. Bis zum Jahr 2020 sollen rund 400 Stationen entlang der Hauptverkehrsachsen in Europa errichtet werden. Die Stationen ermöglichen eine signifikante Reduzierung der Ladezeit im Vergleich zu vorhandenen Ladelösungen und ermöglichen auf diese Weise Langstreckenfahrten mit batterieelektrischen Fahrzeugen. So wird eine wesentliche Voraussetzung für den Markterfolg unserer elektrischen Automobile geschaffen.

Auch die Entwicklung der Audi g-tron Technologie wird weiter vorangetrieben. Mit der Markteinführung des Audi A4 Avant g-tron und des Audi A5 Sportback g-tron im Geschäftsjahr 2017 und dem bereits seit dem Jahr 2014 verfügbaren Audi A3 Sportback g-tron haben wir drei g-tron Modelle im Angebot. Diese werden primär mit komprimiertem Erdgas (CNG) betrieben. Auf Basis einer Durchschnittsberechnung ersetzt Audi den von den Kunden verbrauchten Anteil Erdgas mit dem erneuerbaren Kraftstoff Audi e-gas und reduziert damit den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der g-tron Modelle um mehr als 80 Prozent.

Im Berichtsjahr haben wir zudem an der Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie – bei der Wasserstoff als Energiequelle dient – gearbeitet. Beispielsweise unterstreicht unsere Studie Audi h-tron quattro concept mit hocheffizienter Brennstoffzelle und starker Batterie, einer Betankungs-

zeit von nur vier Minuten sowie einer Reichweite von bis zu 600 Kilometern die Möglichkeiten dieser Technologie. Bereits seit Ende 2015 verantwortet Audi die Brennstoffzellentechnologie im Volkswagen Konzern. Dazu bauen wir derzeit an unserem Standort Neckarsulm ein Kompetenzzentrum auf.

Um unsere konventionellen Antriebskonzepte noch effizienter zu machen, entwickeln wir auch hier fortlaufend neue Lösungen. Beispielsweise ist der neue Audi A8 serienmäßig mit Mildhybridtechnologie und 48-Volt-Hauptbordnetz ausgestattet. Durch das 48-Volt-Hauptbordnetz eröffnen sich komplett neue Potenziale zur Effizienzsteigerung. So ermöglicht die Technologie unter anderem, im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 Stundenkilometer bis zu 40 Sekunden nahezu emissionsfrei zu fahren.

Der quattro Antrieb mit ultra Technologie gehört ebenfalls zu unseren Effizienztechnologien und ist bereits seit dem Berichtsjahr 2016 auf dem Markt. Die Technologie koppelt den Hinterachsantrieb immer dann ab, wenn er nicht gebraucht wird, und schaltet diesen bei Bedarf proaktiv wieder zu. Je nach Motorisierung ist der quattro Antrieb mit ultra Technologie sowohl in einigen Audi A4 Modellen als auch im neuen Audi Q5 serienmäßig verfügbar.

### **/ AUDI E-GAS UND SYNTHETISCHE KRAFTSTOFFE**

Audi engagiert sich seit dem Jahr 2009 für die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe. Auch im vergangenen Geschäftsjahr haben wir unsere e-fuels Strategie weiter vorangetrieben. So untersuchen wir zum Beispiel gemeinsam mit der INERATEC GmbH, Karlsruhe, und der Energiedienst Holding AG, Laufenburg (Schweiz), die Möglichkeit eine Pilotanlage zur Produktion von e-diesel zu errichten. Der Baubeginn soll gegebenenfalls Anfang des Jahres 2018 erfolgen. Im gleichen Jahr ist vorgesehen, bereits die ersten Liter e-diesel zu produzieren. Seit dem Geschäftsjahr 2013 betreibt Audi eine Anlage im norddeutschen Werlde, die das sogenannte Audi e-gas produziert. Pro Jahr stellt die Anlage bis zu 1.000 Tonnen e-gas her. Mit dieser Menge können theoretisch rund 1.500 Audi g-tron Modelle je 15.000 Kilometer im Jahr fahren. Zusätzlich bezieht Audi den erneuerbaren Kraftstoff aus weiteren

Power-to-Gas-Anlagen und Biogasanlagen, die Abfallstoffe verwerten.

Neben Audi e-diesel und Audi e-gas arbeiten wir an der Entwicklung erneuerbarer Benzinkraftstoffe.

### **/ ANGABEN ZU DEN CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN DER AUDI MODELLE**

Zum Ende des Geschäftsjahres 2017 waren 197 (195) Audi Modelle mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von durchschnittlich bis zu 140 g/km in kombiniertem Zyklus verfügbar. Davon erreichten 126 (121) Antriebsvarianten einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von kombiniert bis zu 120 g/km. 22 (28) Audi Modelle wiesen einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von kombiniert bis zu 100 g/km auf, wobei 6 (6) Antriebsvarianten einen Wert von kombiniert bis zu 95 g CO<sub>2</sub>/km erreichten.<sup>1)</sup>

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der im Jahr 2016 neu zugelassenen Audi Neufahrzeuge in der Europäischen Union (EU 28) erreichten gemäß offizieller Prüfung der Europäischen Kommission 126 g/km. Auf Basis unserer vorläufigen Berechnungen wird für das Jahr 2017 ein durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoß der in der EU 28 neu zugelassenen Audi Fahrzeuge, ermittelt im NEFZ, von circa 127 g/km prognostiziert.<sup>2)</sup>

### **/ UMWELTBILANZEN**

Neben dem Kraftstoffverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Emissionen betrachten wir die gesamte Wertschöpfungskette unserer Produkte und Prozesse. Dabei werden alle Phasen des Lebenszyklus analysiert und bewertet – angefangen bei der Entwicklung über die Betriebsphase bis hin zum Recycling. Hier haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Umweltauswirkungen jedes neuen Modells im Vergleich zum Vorgänger zu reduzieren. Um dies sachgerecht zu bewerten, werden wir schrittweise für weitere Fahrzeugbaureihen detaillierte Umweltbilanzen erstellen. So machen wir die Umweltauswirkung jedes Fahrzeugs über den gesamten Lebenszyklus hinweg transparent.



Lesen Sie mehr zu unseren **Umweltbilanzen**

und zur **Nachhaltigkeit bei Audi** unter

[www.audi.com/corporate/de/nachhaltigkeit.html](http://www.audi.com/corporate/de/nachhaltigkeit.html).

1) Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes. Berücksichtigt wurden bei der Zählung die Modelle mit Serienbereifung.

2) Vorläufige interne Berechnungen für das Jahr 2017 vorbehaltlich der Bestätigung durch die EU. Auf Basis der Regelung UN ECE R83/101 zur Messung von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Nach der EU-Richtlinie 1999/94/EC für die Bereitstellung von Verbraucherinformationen ist der offizielle Kraftstoffverbrauch anzugeben, der von den Genehmigungsbehörden gemäß der Richtlinie 80/1268/EWG im Typgenehmigungsverfahren auf der Basis des von der UN festgelegten Typprüfvorgehens des NEFZ (Neuen Europäischen Fahrzyklus) festgestellt wurde. Abweichungen beim Betrieb in der täglichen Praxis durch zum Beispiel andere Geschwindigkeitsprofile, Zuladungen oder Nebenverbraucher können auftreten, da nicht alle möglichen Verbrauchseinflüsse für das Typprüfvorgehen standardisiert wurden.

## STANDORTBEZOGENE UMWELTASPEKTE

Im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes betrachten wir neben Emissionen und Ressourcenverbrauch im Fahrzeugbetrieb auch standortbezogene Umweltaspekte der betrieblichen Wertschöpfung.

### / EMISSIONSREDUKTION UND RESSOURCENEFFIZIENZ

Der Fokus unserer standortbezogenen Umweltaktivitäten liegt auf der Reduzierung des Energieverbrauchs und den damit verbundenen Emissionen sowie auf der Ressourceneffizienz im Produktionsprozess. Dabei haben wir uns zum Ziel gesetzt, unsere spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen konzernweit bis zum Jahr 2018 um 25 Prozent gegenüber dem Basisjahr 2010 zu senken. An den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm wollen wir zudem den Ausstoß von Kohlendioxid im Rahmen der Energieversorgung bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent gegenüber dem spezifischen Wert des Basisjahres 2010 reduzieren. Langfristig haben wir die Vision einer CO<sub>2</sub>-neutralen Fahrzeugproduktion. Neben der kontinuierlichen Optimierung unserer Prozesse fokussieren wir uns dabei insbesondere auf Energiesparmaßnahmen im Rahmen der Planung von Produktions- und Versorgungsanlagen, Gebäuden sowie der Ausgestaltung von Logistikabläufen.

Zusätzlich zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen betrachten wir die umweltrelevanten Kennzahlen Energie, organische Lösemittel (VOC), Frischwasser, Abwasser und Abfälle. Der Audi Konzern hat sich in Bezug auf den schonenden Umgang mit Ressourcen anspruchsvolle Ziele gesetzt. So wollen wir die Kennzahlen für Energie, Frischwasser, entsorgte Abfälle zur Beseitigung und organische Lösemittel im Zeitraum zwischen 2010 und 2018 konzernweit um 25 Prozent je produzierter Einheit reduzieren.

### Strukturdaten Umwelt<sup>1)</sup>

		2017	2016
Direkte CO <sub>2</sub> -Emissionen <sup>2)</sup>	t	246.013	240.739
Energieverbrauch <sup>3)</sup>	GWh	2.925	2.867
VOC-Emissionen <sup>4)</sup>	t	1.453	1.696
Frischwasserbezug	m <sup>3</sup>	4.209.668	4.203.537
Abwasseraufkommen	m <sup>3</sup>	2.256.017	2.475.112
Abfallaufkommen gesamt <sup>5)</sup>	t	107.999	104.822
<i>davon Abfall zur Verwertung</i>	t	97.163	91.608
<i>davon Abfall zur Beseitigung</i>	t	10.836	13.215
Metallische Abfälle <sup>6)</sup>	t	362.372	386.596

1) Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese, Bologna, Amphur Pluakdaeng (seit 2017); Zahlen 2017 vorläufig

2) Diese Kenngröße setzt sich aus CO<sub>2</sub>-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden.

3) Summe aus elektrischer Energie, Wärme, Brenngasen für Fertigungsprozesse und externem Kältebezug

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

5) inklusive nicht produktionspezifischer Abfälle

6) 100 Prozent Verwertung

Im Geschäftsjahr 2017 haben wir an allen Standorten des Audi Konzerns Projekte und Maßnahmen umgesetzt, die dazu beitragen, Emissionen weiter zu senken und Ressourcen noch effizienter zu nutzen. Diese betreffen neben unserer Produktion auch weitere Wertschöpfungsprozesse.

Beispielsweise legen wir bei Logistikabläufen einen besonderen Fokus auf Klimaschutz. So sind sämtliche Bahntransporte der AUDI AG in Deutschland seit Mitte des Jahres 2017 CO<sub>2</sub>-frei – unser Logistikverkehr auf der Schiene ist in Deutschland somit vollständig klimaneutral. Durch die Umstellung auf das Produkt „DBeco plus“ der DB Cargo AG, Mainz, sparen wir jährlich mehr als 13.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein und machen so einen weiteren Schritt in Richtung CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion.

Generell stellen wir sowohl bei der Errichtung neuer Standorte als auch bei der Erweiterung bestehender Werke weltweit hohe Anforderungen an die Umweltverträglichkeit unserer Anlagen. Das Lamborghini Werk in Sant'Agata Bolognese (Italien) haben wir beispielsweise so erweitert, dass das gesamte Werk auch nach der Kapazitätsverdoppelung die im Jahr 2015 erreichte Zertifizierung als CO<sub>2</sub>-neutraler Produktionsstandort behält. Zudem werden wir in Brüssel (Belgien) unseren neuen Audi e-tron ganz unter dem Motto „Saubere Fahrzeuge aus sauberen Fabriken“ CO<sub>2</sub>-neutral fertigen.



Lesen Sie online mehr zur **CO<sub>2</sub>-neutralen Produktion** unter [www.audi.com/gb17/zero](http://www.audi.com/gb17/zero).

### **/ EMISSIONSHANDEL**

Seit 2013 läuft die dritte Handelsperiode des EU-weiten Handels von CO<sub>2</sub>-Emissionsrechten. Diese Phase endet im Jahr 2020. Den Regularien des EU-Emissionshandels unterliegen die Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Brüssel und Győr (Ungarn). Nicht benötigte Zertifikate aus abgelaufenen Handelsperioden wurden in die dritte Handelsperiode übertragen, um das Risiko einer zukünftigen Unterdeckung und der daraus potenziell resultierenden Belastungen für den Audi Konzern zu minimieren.

### **/ UMWELTMANAGEMENT**

Unser Umweltmanagement zielt unter anderem auf einen effektiven und effizienten Einsatz der benötigten Ressourcen ab und soll unsere Innovationskultur im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit unserer Produkte und Verfahren vorantreiben. Dafür haben wir in allen europäischen Automobilwerken des Audi Konzerns das anspruchsvolle Umweltmanagementsystem der Europäischen Union, EMAS (Eco-Management and Audit Scheme), installiert. Nachdem wir die EMAS-Zertifizierung an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm im Berichtsjahr 2016 aufgrund der Dieselthematik vorübergehend ausgesetzt hatten, haben wir diese im Geschäftsjahr 2017 wieder eingesetzt.

Die Umweltmanagementsysteme der Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, Brüssel und Sant'Agata Bolognese erfüllen des Weiteren die Vorgaben der DIN EN ISO 50001, die hohe Anforderungen an die systematische und kontinuierliche Senkung des Energieverbrauchs stellt. Zudem sind neben unseren Werken in Ingolstadt, Győr, Sant'Agata Bolognese, São José dos Pinhais (Brasilien) und unserem Motorradwerk in Bologna (Italien) nun auch die Werke in Neckarsulm sowie in San José Chiapa (Mexiko) nach der weltweit gültigen Norm DIN EN ISO 14001 zertifiziert. Die gleiche Zertifizierung besteht auch für die von uns genutzten Produktionsstätten des Volkswagen Konzernverbunds in Bratislava (Slowakei), Martorell (Spanien) und Aurangabad (Indien) sowie für die Werke Changchun und Foshan des assoziierten Unternehmens FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China).

Als erster Premiumautomobilhersteller legen wir seit dem Jahr 2014 unseren Corporate Carbon Footprint gemäß DIN EN ISO 14064 offen und lassen ihn entsprechend zertifizieren. Damit machen wir unsere unternehmensweiten Treibhausgasemissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette transparent, um diese gezielter zu analysieren und weiter reduzieren zu können.

### **/ AUDI STIFTUNG FÜR UMWELT**

Die Audi Stiftung für Umwelt GmbH ist aktiver Förderer bei der Erforschung neuer Technologien und wissenschaftlicher Methoden für eine lebenswerte Zukunft. Ihr erklärtes Ziel ist, einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten und Wege für nachhaltiges Handeln zu schaffen und zu fördern. Die Stiftung fokussiert insbesondere auf Förderung und Entwicklung umweltverträglicher Technologien, auf Maßnahmen zur Umweltbildung sowie auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen von Menschen, Tieren und Pflanzen. Sie wurde 2009 von der AUDI AG als 100-prozentige Tochtergesellschaft ins Leben gerufen und ist Teil ihres gesellschaftlichen und umweltpolitischen Engagements.

# MITARBEITER

## / BELEGSCHAFT

im Jahresdurchschnitt	2017	2016
<b>Inländische Gesellschaften<sup>1)</sup></b>	<b>59.448</b>	<b>59.029</b>
davon AUDI AG	58.493	58.067
Werk Ingolstadt	42.498	42.412
Werk Neckarsulm	15.995	15.655
<b>Ausländische Gesellschaften</b>	<b>27.904</b>	<b>25.111</b>
davon AUDI BRUSSELS S.A./N.V.	2.656	2.514
davon Audi Hungaria Zrt. <sup>2)</sup>	11.888	11.550
davon AUDI MÉXICO S.A. de C.V.	6.211	3.895
davon Automobili Lamborghini S.p.A.	1.465	1.312
davon Ducati Motor Holding S.p.A.	1.240	1.232
<b>Beschäftigte Arbeitnehmer</b>	<b>87.352</b>	<b>84.140</b>
Auszubildende	2.618	2.555
<b>Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften</b>	<b>89.970</b>	<b>86.695</b>
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	432	417
<b>Belegschaft Audi Konzern</b>	<b>90.402</b>	<b>87.112</b>
<b>Belegschaft Audi Konzern zum Jahresende</b>	<b>91.231</b>	<b>88.453</b>

1) Davon befanden sich 1.304 (1.003) Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit.

2) Anpassung des Vorjahreswertes, da zum 1. Januar 2017 die vollkonsolidierte AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr (Ungarn), auf die vollkonsolidierte AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt., Győr, verschmolzen und in Audi Hungaria Zrt., Győr, umbenannt wurde.

## Strukturdaten Personal (AUDI AG)

		2017	2016
durchschnittliches Alter <sup>1) 2)</sup>	Jahre	40,8	40,3
durchschnittliche Betriebszugehörigkeit <sup>2)</sup>	Jahre	17,0	16,3
Frauenanteil <sup>1) 2)</sup>	Prozent	14,6	14,4
Akademikeranteil an den indirekten Mitarbeitern <sup>2)</sup>	Prozent	49,9	49,3
Anteil Mitarbeiter anderer Nationalität	Prozent	8,4	8,4
Anteil Menschen mit schwerer Behinderung <sup>2)</sup>	Prozent	6,1	5,8
Arbeitsaufträge an Werkstätten für Menschen mit geistiger Behinderung	Mio. EUR	7,0	7,8
Unfallhäufigkeit <sup>3)</sup>		5,0	4,0
Gesundheitsstand <sup>2)</sup>	Prozent	95,5	95,9
Einsparungen Audi Ideenprogramm	Mio. EUR	108,6	88,0
davon Realisierungsquote	Prozent	54,9	55,1

1) Audi Konzern

2) ohne Auszubildende

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

Im Geschäftsjahr 2017 erreichte die Belegschaft des Audi Konzerns einen durchschnittlichen Stand von 90.402 (87.112) Mitarbeitern. Zum Jahresende 2017 waren 91.231 (88.453) Mitarbeiter beschäftigt. Der Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf den Personalaufbau im Zusammenhang mit dem Produktionsstart der zweiten Generation des Audi Q5 in unserem neuen Werk in Mexiko sowie auf die bereits eingeleitete Produktoffensive zurückzuführen. Audi gestaltet den Wandel der Automobilindustrie aktiv mit. Dafür stellt das Unternehmen weiterhin gezielt Experten für die strategischen Zukunftsfelder wie Elektromobilität und Digitalisierung unter anderem bei der AUDI AG ein. Vor dem Hintergrund der Internationalisierung werden Mitarbeiter weltweit insbesondere auf strategischen Positionen oder im Rahmen von Werk- und Modellanläufen eingesetzt. Im Jahr 2017 wurden zahlreiche Mitarbeiter in 30 Länder entsendet, ebenfalls kamen Mitarbeiter ausländischer Standorte an den deutschen Audi Standorten zum Einsatz.

## / PERSONALPOLITIK DES AUDI KONZERNS

Unsere Personalpolitik zielt auf eine bedarfsgerechte Personalstruktur sowie attraktive Rahmen- und Arbeitsbedingungen für unsere Belegschaft ab. Hierbei wollen wir neben den wirtschaftlichen Anforderungen des Audi Konzerns auch den Bedürfnissen unserer Mitarbeiter gerecht werden. So haben Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat im Berichtsjahr die Beschäftigungsgarantie für die Belegschaft der AUDI AG bis Ende des Jahres 2025 verlängert. Die Bedeutung der deutschen Standorte und deren Wettbewerbsfähigkeit wurde mit der Zusage für die Produktion von je zwei neuen Elektromodellen an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm unterstrichen.

Als Basis für die Zusammenarbeit bei Audi haben wir uns vier Unternehmenswerten verpflichtet: Verantwortung, Wertschätzung, Offenheit und Integrität. Flexible Arbeitszeiten und der Anspruch auf mobiles Arbeiten sind ebenso wie agile Strukturen, Prozesse und Zusammenarbeitsmodelle wichtige Eckpfeiler der modernen Arbeitswelt bei Audi. Dies bringt Flexibilität im Alltag, schafft Freiräume für Innovationen und unterstützt die Mitarbeiter dabei, Beruf und Privatleben besser zu vereinbaren. Mithilfe eines strategischen Ressourcen- und Kompetenzmanagements planen wir unseren Personalbedarf nachhaltig sowie zielorientiert und machen unsere Mitarbeiter fit für die Zukunft.



Lesen Sie mehr zum **strategischen Ressourcen- und Kompetenzmanagement** im Magazinteil auf den Seiten 66 f.

Die Beteiligung der Belegschaft am Unternehmensergebnis ist ein weiterer wichtiger Bestandteil unserer Personalpolitik. Damit machen wir den Erfolg von Audi zum Erfolg aller Mitarbeiter. Für zahlreiche in- und ausländische Tochtergesellschaften bestehen ebenfalls spezifische Regelungen zur Erfolgsbeteiligung.

### **/ AUS- UND WEITERBILDUNG**

Rund 800 junge Menschen haben im Jahr 2017 an den deutschen Standorten eine Ausbildung in 20 Berufen begonnen. Neben den Auszubildenden starteten an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm auch wieder dual Studierende ins Berufsleben. Zum ersten Mal waren 2017 im Rahmen des Programms „Audi dual“ auch Masterstudenten an Bord: Die Technische Hochschule (TH) Ingolstadt vermittelt im Rahmen eines Masterstudiengangs Schlüsselkompetenzen der angewandten Informatik. Die Technische Universität München bietet den Masterstudiengang „Robotics, Cognition, Intelligence“ an. Allen erfolgreichen Absolventen der dualen Berufsausbildung oder des dualen Studiums garantieren wir eine Übernahme in Festanstellung.

Des Weiteren fördert der Audi Konzern lebenslanges Lernen und trägt so zur Zukunftsfähigkeit des Unternehmens bei. Die hauseigene Audi Akademie bündelt sämtliche Kompetenzen rund um die Themen Aus- und Weiterbildung. Sie organisiert die fachliche und überfachliche Qualifikation der Mitarbeiter und Führungskräfte und steht den Fachbereichen beratend zur Seite. Zum Beispiel haben wir im Berichtsjahr unsere Qualifizierungsangebote zu den Themen Big Data und künstliche Intelligenz erheblich ausgebaut. Expertenwissen auf diesen Gebieten ist eine wichtige Grundlage für

die Entwicklung automatisiert und autonom fahrender Autos, intelligenter Roboter oder digitaler Mobilitätsdienste. Die Fortbildungsangebote reichen von internen Schulungen bis zu Kooperationen mit externen Anbietern.

### **/ GESUNDHEITSMANAGEMENT**

Wesentliches Ziel unseres betrieblichen Gesundheitsmanagements ist, die Gesundheit unserer Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern. Alle entsprechenden Maßnahmen und Programme haben wir in einer Betriebsvereinbarung festgehalten. Unser ganzheitlicher Ansatz beinhaltet verschiedene Themen von der Gestaltung des Arbeitsplatzes und der Beratung hinsichtlich eines gesundheitsgerechten Arbeitseinsatzes bis hin zur stufenweisen Wiedereingliederung nach langer Krankheit. Hinzu kommen umfangreiche Präventionsprogramme. Das Unternehmen geht damit deutlich über gesetzliche Mindestanforderungen hinaus.

Um unsere Mitarbeiter für Gesundheitsthemen zu sensibilisieren und zu motivieren, bieten wir zum Beispiel verschiedene Gesundheitsaktionen und Fitnessangebote.

Ein weiteres Kernelement unseres betrieblichen Gesundheitsmanagements ist der Audi Checkup. Dieses individuelle Vorsorgeprogramm dient zur Vorbeugung und frühzeitigen Erkennung von Gesundheitsrisiken. Es wurde im Berichtsjahr von rund 10.000 Beschäftigten wahrgenommen.

### **/ BERUF UND PRIVATLEBEN**

Zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben bieten wir zahlreiche Arbeitszeitmodelle an. Hinzu kommt seit dem Jahr 2016 die Möglichkeit, mobil zu arbeiten. Auch in schichtbezogenen Bereichen und der Produktion wollen wir flexiblere Arbeitszeiten ermöglichen. Hierzu wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Pilotprojekt gestartet. Darüber hinaus können sich unsere Mitarbeiter auch aus persönlichen Gründen freistellen lassen – etwa zur Kinderbetreuung oder zur Pflege naher Angehöriger.

## / VON CHANCENGLEICHHEIT ZU DIVERSITY MANAGEMENT

Im Jahr 2017 wurde Diversity Management als ganzheitlicher Ansatz zur strategischen Steuerung von Vielfalt im Unternehmen etabliert. Diversität ist für uns eine wichtige Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit und den nachhaltigen Unternehmenserfolg. Ziel ist es, ein Umfeld zu schaffen, das die Individualität jedes Einzelnen im Unternehmensinteresse fördert. Aktuell arbeiten Menschen aus 93 verschiedenen Nationen bei der AUDI AG. Neben kulturellem Hintergrund richten wir im Rahmen des Diversity Management den Fokus auf die Dimensionen Alter, Geschlecht sowie sexuelle Orientierung und setzen uns aktiv für Inklusion ein. So beschäftigt das Unternehmen beispielsweise an den deutschen Standorten in Ingolstadt und in Neckarsulm rund 3.200 gleichgestellte und schwerbehinderte Menschen. Auch für den Aufsichtsrat und den Vorstand der AUDI AG bestehen Diversitätskonzepte. Diese wurden im Berichtsjahr 2017 verabschiedet.

Lesen Sie online mehr zu den **Diversitätskonzepten für Vorstand und Aufsichtsrat** der AUDI AG gemäß § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB in der Konzernerkklärung zur Unternehmensführung unter [www.audi.com/unternehmensfuehrung](http://www.audi.com/unternehmensfuehrung).



Qualifizierte Frauen zu gewinnen und zu fördern, ist ein Fokus unserer Personalstrategie. Audi ist dabei von speziellen Rahmenbedingungen abhängig, denn in vielen Unternehmensbereichen werden vorwiegend Absolventen technischer Studiengänge benötigt. Aus diesem Grund orientieren wir uns am Anteil der Absolventinnen in den jeweiligen Studiengängen. Gemittelt über alle unternehmensrelevanten Studiengänge ergibt sich dadurch für Neueinstellungen ein angestrebter Frauenanteil von rund 30 Prozent.

Das Unternehmen hat sich für den Zeithorizont bis 2021 Zielwerte für die Teilhabe von Frauen an Führungspositionen gesetzt: Bis zum Ende des Jahres 2021 soll der Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands demnach 8 Prozent und in der zweiten Führungsebene 16 Prozent betragen.

### Frauenanteil AUDI AG

in %	2017	2016
<b>Frauenanteil gesamt</b>	<b>15,2</b>	<b>14,9</b>
Auszubildende	29,1	29,3
<i>davon gewerbliche Auszubildende</i>	<i>26,3</i>	<i>26,2</i>
<i>davon kaufmännische Auszubildende</i>	<i>80,6</i>	<i>81,1</i>
Management	10,1	9,5

Auch im Vorstand der AUDI AG soll langfristig der Anteil von Frauen erhöht werden. Über die Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand wird jedes Jahr im Aufsichtsrat der AUDI AG neu entschieden. Bis zum 31. Dezember 2017 hatte der Aufsichtsrat der AUDI AG formell eine Zielquote von null beschlossen. Zum Ende des Jahres 2017 waren keine Frauen im Vorstand vertreten. Im Berichtsjahr wurde für den Frauenanteil im Vorstand bis 31. Dezember 2018 aufgrund von laufenden Dienstverträgen eine formelle Zielquote von null Prozent beschlossen.

Zusätzlich gilt die gesetzlich vorgegebene Quote von 30 Prozent für den Aufsichtsrat. Zum Stichtag 31. Dezember 2017 waren im Aufsichtsrat der AUDI AG 25 Prozent Frauen vertreten. Dabei ist zu beachten, dass die gesetzlich vorgeschriebene Quote aufgrund bestehender Mandate im Berichtsjahr noch nicht vollständig umgesetzt werden konnte.

# PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

**Das Geschäftsjahr 2018 steht im Zeichen unserer Modelloffensive. So planen wir die bislang größte Anzahl an Modellwechseln und neuen Produkten in unserer Unternehmensgeschichte. Insbesondere dadurch können sich erhebliche unterjährige Schwankungen in den Auslieferungs- und finanziellen Kennzahlen ergeben. Auf Gesamtjahressicht rechnen wir weiterhin mit einer Operativen Umsatzrendite zwischen 8 und 10 Prozent.**

## PROGNOSEBERICHT

### ***/ VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN RAHMENBEDINGUNGEN***

#### ***// WELTWIRTSCHAFTLICHE LAGE***

Bei den Prognosen zur gesamtwirtschaftlichen Situation stützen wir unsere Aussagen insbesondere auf aktuelle Einschätzungen externer Institutionen. Dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

Der Audi Konzern rechnet für das Jahr 2018 mit einer etwas geringeren Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft. Die Mehrzahl der Schwellenländer wird voraussichtlich erneut mit höheren Wachstumsraten als die Industrienationen expandieren, wobei wir die höchsten Zuwächse des Bruttoinlandsprodukts (BIP) nach wie vor im asiatischen Raum erwarten. Allerdings könnten politische Unsicherheiten, eine stärker als erwartet anziehende Inflation oder ein beschleunigter Ausstieg aus der insgesamt lockeren Geldpolitik die weltweiten Wachstumsaussichten belasten. Zudem stellen geopolitische Spannungen und Konflikte, strukturelle Defizite einzelner Länder sowie Turbulenzen auf den Finanzmärkten weiterhin mögliche Störfaktoren dar.

Die westeuropäische Wirtschaft befindet sich auf einem insgesamt stabilen Wachstumspfad, sodass sich die positive konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2018 – allerdings mit etwas reduziertem Tempo – fortsetzen dürfte. Jedoch bleibt die wirtschaftliche Entwicklung weiterhin von der Bewältigung struktureller Probleme – vor allem im südeuropäischen Raum – abhängig. Darüber hinaus könnten die Unsicherheiten verbunden mit den Austrittsverhandlungen zwischen der Europäischen Union und Großbritannien das Wirtschaftswachstum belasten.

In Deutschland wird sich die wirtschaftliche Dynamik – bei anhaltend stabiler Lage auf dem Arbeitsmarkt – aller Voraussicht nach etwas abschwächen.

Für Zentral- und Osteuropa rechnen wir mit einer positiven konjunkturellen Entwicklung mit leicht geringeren Wachstumsraten als im abgelaufenen Geschäftsjahr. Die russische Wirtschaft sollte bei stabilen Energiepreisen das Wachstumstempo des Vorjahres annähernd erreichen können.

In den USA erwarten wir für das Jahr 2018, dass sich die wirtschaftliche Lage weiter verbessert. Die US-Notenbank wird im Laufe des Jahres vermutlich weitere Zinsanhebungen durchführen. Gleichzeitig sollten fiskalpolitische Maßnahmen unterstützend wirken.

Das Wirtschaftswachstum in Brasilien sollte sich im Jahr 2018 weiter stabilisieren, wobei politische Risiken, insbesondere vor dem Hintergrund der anstehenden Präsidentschaftswahlen, weiterhin Bestand haben.

Für die Region Asien-Pazifik rechnen wir erneut mit dem weltweit größten wirtschaftlichen Wachstumstempo. Dabei gehen wir von einem im internationalen Vergleich hohen Wachstum der chinesischen Wirtschaft bei nachlassender Dynamik aus. In Japan dürfte die Expansionsrate des BIP geringer als im Vorjahr ausfallen.

#### ***// INTERNATIONALE AUTOMOBILKONJUNKTUR***

Der Audi Konzern erwartet für das Jahr 2018 insgesamt einen leichten Nachfragezuwachs auf den weltweiten Automobilmärkten.

Für Westeuropa rechnen wir mit rückläufigen Pkw-Neuzulassungen. Auf dem deutschen Pkw-Markt dürfte die Nachfrage nach Automobilen auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Von weiter steigenden Neuzulassungszahlen gehen wir im Jahr 2018 in der Region Zentral- und Osteuropa aus.

Die Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den USA dürften leicht unter dem Vorjahresniveau liegen. Im Unterschied dazu erwarten wir in Südamerika einen Nachfrageanstieg von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen.

Die Region Asien-Pazifik wird auch im Jahr 2018 erneut den größten Beitrag zum weltweiten Pkw-Wachstum leisten. Trotz einer sich abschwächenden Dynamik sollte auch der chinesische Pkw-Markt sein Wachstum fortsetzen. In Japan planen wir mit einer rückläufigen Automobilnachfrage.

### **// INTERNATIONALE MOTORRADKONJUNKTUR**

Für das Jahr 2018 rechnen wir weltweit mit einer positiven Entwicklung der Nachfrage nach Motorrädern im Hubraumsegment über 500 ccm. Dabei dürften die Neuzulassungen in Nordamerika und Deutschland wieder ansteigen. Auch für die Motorradmärkte in Frankreich und Italien erwarten wir im Geschäftsjahr 2018 ein steigendes Marktvolumen.

### **/ GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG DES AUDI KONZERNES**

Die Prognosen für das Geschäftsjahr 2018 basieren auf unseren Erwartungen zur Entwicklung der weltwirtschaftlichen Lage und der internationalen Automobilkonjunktur. Dabei rechnen wir – bei einer regional heterogenen Entwicklung – mit einer leichten Abschwächung der weltweiten Wachstumsdynamik. Bei der weltweiten Automobilnachfrage gehen wir von einem leichten Anstieg aus. Konjunkturelle Unsicherheiten wirken erschwerend auf die Prognostizierbarkeit künftiger Entwicklungen. Zudem befindet sich die Automobilbranche in einem Prozess des Wandels – unter anderem im Zuge neuer Kundenerwartungen. So verändern sich im Zeitalter der Digitalisierung traditionelle Wertschöpfungsströme. Damit einher geht auch eine steigende Wettbewerbsintensität – neue, zum Teil branchenfremde Wettbewerber treten in das Geschäft mit der Mobilität ein. Neben veränderten Kundenerwartungen treiben vor allem die weltweiten CO<sub>2</sub>-Regularien die Weiterentwicklung alternativer Antriebskonzepte. Die Marktteilnehmer erwarten eine urbane Mobilität der Zukunft mit durchgängiger digitaler Vernetzung, hohem Automatisierungsgrad von Prozessen und Produkten sowie die Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten.

Mit der Verankerung der Megatrends Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung in seiner Unternehmensstrategie will der Audi Konzern die Transformation des eigenen Geschäftsmodells sicherstellen. In diesem Zusammenhang wurden im Jahr 2017 bereits erste strategische Topprojekte erfolgreich in die Linie überführt. Im Geschäftsjahr 2018 werden wir diesen Weg weiter konsequent verfolgen. Für den Erfolg der Strategie 2025 richtet der Audi Angriffs- und Transformationsplan die Organisation neu aus und schafft den benötigten finanziellen Spielraum. Er fokussiert sich auf die Finanzierung der Zukunftsprojekte und stellt mit der Absicherung unseres strategischen Renditeziels unsere langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit sicher. Wir rechnen bereits im Jahr 2018 mit ersten Wirkungen des Angriffs- und Transformationsplans.

Darüber hinaus steht das Geschäftsjahr 2018 ganz im Zeichen unserer Modelloffensive. So planen wir die bislang größte Anzahl an Modellwechseln und neuen Produkten in unserer Unternehmensgeschichte. Dabei erneuern wir nicht nur unser bestehendes Produktportfolio, sondern stärken insbesondere unsere SUV- und margenstarken Segmente. Begleitet wird dies von der Neustrukturierung des Produktionsnetzwerks. So beginnen wir mit der Großserienfertigung unseres ersten vollelektrisch angetriebenen SUV – des Audi e-tron – am Standort Brüssel (Belgien). Ein besonderer Fokus liegt im Jahr 2018 auch auf der hohen Anzahl von erforderlichen Produkthomologationen vor dem Hintergrund der Modellwechsel sowie neuer gesetzlicher Rahmenbedingungen, zum Beispiel dem Abgasmesszyklus WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Durch diese Faktoren können sich im Jahr 2018 erhebliche unterjährige Schwankungen in den Auslieferungs- und finanziellen Kennzahlen ergeben.

Insgesamt sieht der Vorstand das Unternehmen gut aufgestellt, um den anstehenden Herausforderungen auch zukünftig erfolgreich entgegenzutreten und die sich ergebenden Chancen zu nutzen.

Die nachfolgend dargestellten Prognosen zur Entwicklung unserer Spitzenkennzahlen unterliegen verschiedenen Risiken und Chancen, die dazu führen können, dass die tatsächliche Entwicklung der Spitzenkennzahlen von der jeweiligen Prognose abweicht. Im Risiko- und Chancenbericht werden die wesentlichen Risiken und Chancen des Audi Konzerns erläutert. Die Auswirkungen aus der Dieseldisussion sind im Jahresabschluss 2017, in unseren Prognosen für das Geschäftsjahr 2018 sowie im Risiko- und Chancenbericht auf Basis aktueller

Einschätzungen berücksichtigt bzw. dargestellt. Vor dem Hintergrund noch nicht vollständig abgeschlossener Sachverhalte und der nur eingeschränkten Planbarkeit ist nicht auszuschließen, dass die Einschätzung der Risiken und Chancen, insbesondere in Form von Stichtagsbewertungen, zukünftig anders ausfallen kann.

### **// ERWARTETE ENTWICKLUNG DER AUSLIEFERUNGEN**

Im Geschäftsjahr 2017 lieferte die Marke mit den Vier Ringen weltweit erstmals über 1,87 Mio. Fahrzeuge der Marke Audi an Kunden aus. Im Zuge der temporären Wirkungen aus den zahlreichen Modellwechseln und der hohen Anzahl an An- und Ausläufen gehen wir für das Jahr 2018 davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden der Marke Audi in etwa auf dem Rekordniveau des Jahres 2017 liegen werden. Die positiven Volumenauswirkungen der neuen bzw. überarbeiteten Produkte dürften sich im vollen Umfang erst ab dem Jahr 2019 auswirken.

Die Nachfrage nach unseren Produkten wird sich dabei voraussichtlich regional unterschiedlich entwickeln. Während wir für die Region Westeuropa rückläufige Auslieferungen der Marke Audi erwarten, dürfte die Nachfrage in Zentral- und Osteuropa, Nordamerika, Südamerika sowie in der Region Asien-Pazifik zulegen.

Vor allem unsere beliebten SUV-Modelle sollten auch im Jahr 2018 für positive Volumenimpulse sorgen. Neben dem Audi Q5, dem Q7 sowie dem Q2 dürfte auch das Volumen des Audi Q8, unseres neuesten Mitglieds in der Q-Familie, dazu beitragen. Zudem sollte sich unter anderem auch die Nachfrage nach unseren neuen Modellen des Audi A6 und A7 positiv entwickeln.

Rückläufige Volumenentwicklungen erwarten wir hingegen für Baureihen mit Modellwechseln im Jahr 2018 sowie für Modelle, die sich bereits in der späten Phase des Produktlebenszyklus befinden.

Die Marke Lamborghini begeistert ihre Kunden im Geschäftsjahr 2018 mit dem neuen Urus, der ab dem Sommer sukzessive in die Märkte eingeführt wird. Mit dem Urus erschließt Lamborghini das Segment der Super-SUV, die Geländegängigkeit mit den Fahreigenschaften eines Supersportwagens verbinden. Gleichzeitig soll die dritte Baureihe die Volumenentwicklung bei der Marke Lamborghini treiben sowie die Markenwahrnehmung und die Ertragskraft stärken.

Im Segment Motorräder sollen zahlreiche neue Modelle zum Erfolg unserer Marke Ducati beitragen. Geplant sind unter anderem innovative und wettbewerbsfähige Modelle der Baureihen Panigale und Scrambler.

### **// ERWARTETE ERTRAGSLAGE**

Für das Geschäftsjahr 2018 geht der Audi Konzern – vor allem beeinflusst durch einen verbesserten Modellmix und eine positive Entwicklung des sonstigen Automobilgeschäfts – von einem leichten Anstieg der Umsatzerlöse aus. Währungseinflüsse dürften die Umsatzerlöse belasten. Jedoch sind diese Erwartungen von den konjunkturellen Rahmenbedingungen sowie den tatsächlichen Wechselkursentwicklungen abhängig. Dabei rechnen wir im Vergleich zu den Durchschnittskursen des abgelaufenen Geschäftsjahres für das Jahr 2018 mit einem stärkeren Kurs des Euros gegenüber dem US-Dollar, dem britischen Pfund und dem chinesischen Renminbi sowie weiterer für den Audi Konzern wesentlicher Währungen. Die Auswirkungen aus der erstmaligen Anwendung neuer Bilanzierungsstandards haben wir in der Prognose der Umsatzerlöse berücksichtigt.

Für die Operative Umsatzrendite erwarten wir für das Geschäftsjahr 2018 einen Wert innerhalb unseres strategischen Zielkorridors von 8 bis 10 Prozent. Neben der erwarteten Steigerung der Umsatzerlöse gehen wir dabei von ersten positiven Wirkungen des Angriffs- und Transformationsplans aus. Die Sondersituation des Geschäftsjahres 2018 im Zusammenhang mit den anstehenden Modellwechseln, der Neustrukturierung unseres Produktionsnetzwerks, gesetzlichen Änderungen der Abgasmessung sowie den produktbezogenen Vorleistungen für die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens dürfte zunächst belasten. Im Gegenzug erwarten wir die nachhaltig positiven Wirkungen aus diesen Aktivitäten in den Folgejahren. Zudem sollten im Jahr 2018 nachteilige Währungseinflüsse auf die Operative Umsatzrendite wirken. Die Operative Umsatzrendite unterlag im Geschäftsjahr 2017 Sondereinflüssen im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Entsprechend wurden die Risikovorsorgen in Form von Rückstellungen im Jahr 2017 auf Basis der aktuell vorliegenden Informationen angepasst. Unsere aktuellen Planungen für das Geschäftsjahr 2018 unterstellen keine zusätzlichen Sondereinflüsse. Es ist allerdings nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Die Kapitalrendite (RoI) des Audi Konzerns erwarten wir auf Basis der prognostizierten Operativen Umsatzrendite im kommenden Geschäftsjahr innerhalb einer Bandbreite von

14 bis 17 Prozent. Damit übertreffen wir unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent. Dabei rechnen wir im Rahmen unserer Zukunftsausrichtung mit einem Anstieg des durchschnittlichen investierten Vermögens.

**// ERWARTETE FINANZLAGE**

Der Audi Konzern beabsichtigt, sich auch im Jahr 2018 vollständig aus dem erwirtschafteten Cashflow zu finanzieren. Dabei erwarten wir einen Netto-Cashflow zwischen 2,7 und 3,2 Mrd. EUR. Wesentliche Einflussfaktoren auf den Netto-Cashflow sollten neben der erfreulichen Entwicklung unserer laufenden Geschäftstätigkeit die weiterhin hohen Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit in Verbindung mit den Vorleistungen für die Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens sein. Mittelabflüsse aus noch bestehenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Dieseldispute dürften auch im Geschäftsjahr 2018 belastend wirken, wenngleich in geringerem Umfang als im Geschäftsjahr 2017.

**// FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN, INVESTITIONEN**

Auch im Geschäftsjahr 2018 haben wir die Umsetzung der Strategie 2025 weiterhin fest im Blick. Dabei sind unsere

Zukunftsprojekte – unter anderem die Elektrifizierung unserer Modellpalette – neben der Erneuerung und Erweiterung unseres Produktportfolios ein Schwerpunkt der Entwicklungstätigkeiten. Mit dem Audi Angriffs- und Transformationsplan treiben wir zudem unsere Effizienzmaßnahmen im Bereich Forschung und Entwicklung weiter voran. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote sollte daher im Geschäftsjahr 2018 nur leicht über unserem strategischen Zielkorridor von 6,0 bis 6,5 Prozent liegen.

Vor allem unsere neuen Produkte in den oberen Segmenten, aber auch unser erstes vollelektrisch angetriebenes Modell in Großserienfertigung – der Audi e-tron – werden die Sachinvestitionen im Jahr 2018 beeinflussen. Darüber hinaus rechnen wir im kommenden Jahr mit weiteren Investitionen zur Neustrukturierung unseres Produktionsnetzwerks. Gleichzeitig stärken wir auch im Bereich der Sachinvestitionen unsere Effizienzbemühungen und erwarten daher eine Sachinvestitionsquote moderat über dem strategischen Zielkorridor von 5,0 bis 5,5 Prozent.

**Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen des Audi Konzerns**

	Prognose 2018
Auslieferungen Automobile der Marke Audi an Kunden	auf Vorjahresniveau
Umsatzerlöse	leichter Anstieg
Operatives Ergebnis/Operative Umsatzrendite	innerhalb des strategischen Zielkorridors von 8 bis 10 Prozent
Kapitalrendite (RoI)	zwischen 14 und 17 Prozent und damit über unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent
Netto-Cashflow	zwischen 2,7 und 3,2 Mrd. EUR
Forschungs- und Entwicklungskostenquote	leicht über dem strategischen Zielkorridor von 6,0 bis 6,5 Prozent
Sachinvestitionsquote	moderat über dem strategischen Zielkorridor von 5,0 bis 5,5 Prozent

**RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

**// RISIKOMANAGEMENTSYSTEM IM AUDI KONZERN**

**// WIRKUNGSWEISE DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS**

Als global agierendes Unternehmen ist der Audi Konzern dynamischen Umfeldbedingungen ausgesetzt und so fortlaufend mit unterschiedlichsten Chancen und Risiken konfrontiert. Integrität sowie gesetztes- und regelkonformes Verhalten sind

dabei die Grundlagen unseres unternehmerischen Handelns und genießen höchste Priorität im Audi Konzern. Für uns stehen ein konstruktiver Dialog und ein transparenter Umgang mit Chancen und Risiken im Vordergrund, damit wir den dauerhaften Erfolg unserer unternehmerischen Tätigkeiten gewährleisten können. Ein wirksames Risikomanagementsystem und Internes Kontrollsystem (RMS/IKS) dient, neben der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen, insbesondere der Absicherung von

unternehmerischen Zielen und der langfristigen Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit. Die Risikoneigung des Audi Konzerns spiegelt sich über die Formulierung ambitionierter Unternehmensziele auf Basis verantwortungsvoller Rendite-Risiko-Betrachtungen wider. Diese sind sowohl unternehmensweit als auch mit dem Volkswagen Konzern synchronisiert.

Das Risikomanagementsystem des Audi Konzerns basiert auf dem international anerkannten Rahmenwerk des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). Dabei sind Risiken durch die jeweiligen Verantwortlichen zu identifizieren, zu bewerten und angemessen zu steuern. Zudem ist diese Steuerung zu kontrollieren. Darüber hinaus wird die transparente, sach- und zeitgerechte Kommunikation von den zuständigen übergeordneten internen Unternehmenseinheiten und Konzernfunktionalitäten eingefordert. Alle organisatorischen Ebenen des Audi Konzerns sind in das Risikomanagementsystem einbezogen, um neben den betriebswirtschaftlichen auch der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen Rechnung zu tragen. Ferner werden Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Risikomanagement kontinuierlich beobachtet und bei Relevanz für das Unternehmen zeitnah umgesetzt. Die Einbindung aller wesentlichen Beteiligungsgesellschaften in das Risikomanagementsystem ist gewährleistet. Neue Gesellschaften werden sukzessive integriert.

Das RMS/IKS ist im Rahmen eines integrativen und ganzheitlichen Managementansatzes organisatorisch und prozessual eng mit der Compliance-Funktionalität verzahnt (Zentrale Governance-, Risk- & Compliance-Organisation/Zentrale GRC-Organisation). Regelmäßig werden der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats in Form einer integrierter Berichterstattung zum RMS/IKS sowie zum Compliance-Managementssystem (CMS) informiert.

 Informationen zu **Integrität und Compliance** finden Sie im **Corporate Governance Bericht** auf den Seiten 157 ff.

Die Identifizierung und Analyse von Risiken, eine transparente Berichterstattung sowie eine Verbesserung der Beherrschbarkeit unter Verwendung angemessener Risikosteuerungsinstrumente sind die zentralen Aufgaben des Risikomanagements. Dabei werden auch Impulse zur Chancengenerierung

und -nutzung erzeugt. Anhand des COSO-Rahmenwerks werden entlang der gesamten Wertschöpfungskette risiko-adäquate interne Kontrollen definiert und durchgeführt (IKS). Die kontinuierliche Weiterentwicklung des RMS/IKS wird im Audi Konzern im Rahmen geschäftsbereichs- und gesellschaftsübergreifender Projekte gefördert. Auch die enge Verzahnung mit der finanziellen Unternehmensplanung und -steuerung sowie der Bilanzierung steht hierbei im Fokus. Aufgrund der hohen strategischen Relevanz ist das regulatorische Rahmenwerk zum RMS/IKS sowohl in einer internen Unternehmensrichtlinie der AUDI AG als auch bei den wesentlichen Beteiligungsgesellschaften verankert und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Bei der systemischen Ausgestaltung der Risikomanagementarchitektur wird im Audi Konzern das sogenannte „Three Lines of Defense“-Modell – eine Empfehlung des Dachverbands der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) – verfolgt. Somit verfügt das RMS/IKS des Audi Konzerns über drei Verteidigungslinien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

### Das „Three Lines of Defense“-Modell

Aufsichtsrat		
Vorstand		
Erste Verteidigungslinie	Zweite Verteidigungslinie	Dritte Verteidigungslinie
<b>Geschäftsbereiche</b>	<b>Zentrale GRC-Organisation</b>	<b>Interne Revision</b>
Operative Risikosteuerung	Koordination Regelprozesse, Governance und Methodik	Prüfung RMS/IKS

Für die operative Steuerung der Risiken und deren Kontrolle sind die jeweiligen Risikoeigentümer der Geschäftsbereiche der AUDI AG und der Beteiligungsgesellschaften verantwortlich sowie berichtspflichtig. Sie bilden die erste Verteidigungslinie.

In der zweiten Verteidigungslinie verantwortet die zentrale GRC-Organisation die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des RMS/IKS sowie des CMS. Kernaktivitäten sind dabei die

Überwachung der Systemwirksamkeit sowie die aggregierte Berichterstattung der Risikolage an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Damit wird die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Risiko-früherkennung und der Wirksamkeit des RMS/IKS sichergestellt. Über anlassbezogene Projekte zum operativen Risikomanagement und die regelmäßige Durchführung von Schulungen wird zudem das Bewusstsein für Risikomanagement und Compliance gestärkt sowie eine positive Risikokultur im Audi Konzern gefördert. Bei der AUDI AG wirken hierbei sogenannte Risiko-Compliance-Koordinatoren als Bindeglied zwischen erster und zweiter Verteidigungslinie. In den Beteiligungsgesellschaften wird diese Funktion durch fest definierte Risk- und Compliance-Officer übernommen.

In der dritten Verteidigungslinie prüft die Interne Revision als unabhängige Instanz die systemischen und operativen Aktivitäten des RMS/IKS hinsichtlich Sicherheit, Ordnungsmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit. Das RMS/IKS bezogen auf die Rechnungslegung unterliegt zudem der Prüfung durch den Konzernabschlussprüfer.

Jede Verteidigungslinie berichtet darüber hinaus unabhängig und zumindest anlassbezogen an den Gesamtvorstand sowie den Aufsichtsrat der AUDI AG.

### **// WIRKUNGSWEISE DES CHANCENMANAGEMENTS**

Im Zuge der Umsetzung unserer Strategie 2025 und der nachhaltigen Erfolgssicherung des Audi Konzerns sollen neben der effektiven Steuerung von Risiken auch unternehmerische Chancen erkannt und genutzt werden.

Bei allen langfristig wirkenden unternehmerischen Entscheidungen werden neben Risiken auch die damit einhergehenden Chancen berücksichtigt. Daher ist das Chancenmanagement in die operative Aufbau- und Ablauforganisation des Audi Konzerns integriert und orientiert sich eng an den strategischen Zielsetzungen. Dazu wird das internationale Umfeld kontinuierlich hinsichtlich potenzieller Auswirkungen auf das Geschäftsmodell analysiert, um Trends und branchenbezogene Schlüsselfaktoren frühzeitig zu erkennen. Relevante Entwicklungen werden mithilfe von Szenarioanalysen im Detail betrachtet. Die Ableitung der möglichen Auswirkungen für Audi erfolgt unter Einbeziehung der strategischen Unternehmensplanung, der betroffenen Geschäftsbereiche und des Controlling mit dem Ziel der strategischen Frühaufklärung und Chancengenerierung. Mittel- und kurzfristige Chancenpoten-

ziale werden durch die Geschäftsbereiche abgeleitet und operationalisiert. Die langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit soll darüber hinaus auch durch wirksame Effizienz- und Chanceninitiativen, wie zum Beispiel den Audi Angriffs- und Transformationsplan, abgesichert werden.

### **// INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT- UND INTERNES KONTROLLSYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS**

Der für die Abschlüsse der AUDI AG und des Audi Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS/IKS beinhaltet alle Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitgerechte Übermittlung aller relevanten Informationen gewährleisten. Dadurch sollen Risiken in der Aufstellung des Abschlusses der AUDI AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Lageberichts minimiert bzw. vollständig vermieden werden.

Im Zuge der dezentralen Organisation des Rechnungswesens im Audi Konzern nehmen die konsolidierten Gesellschaften die rechnungswesensrelevanten Aufgaben überwiegend eigenverantwortlich wahr. In Einzelfällen werden Aufgaben im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen auf die AUDI AG und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns übertragen. Die Einzelabschlüsse der AUDI AG und der Beteiligungsgesellschaften werden entsprechend der jeweiligen nationalen Gesetzgebung und nach IFRS-Grundsätzen in den Konzernabschluss überführt.

Zur Sicherstellung einer einheitlichen Bilanzierung und Bewertung entsprechend den anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften wird das IFRS-Bilanzierungshandbuch des Volkswagen Konzerns verwendet. Der Audi Konzernleitfaden für den Jahresabschluss konkretisiert weitere Regelungen zum Berichtsumfang, zur Definition des Konsolidierungskreises für den Konzernabschluss sowie zur einheitlichen Anwendung gesetzlicher Vorschriften. Die ordnungsgemäße Abbildung konzerninterner Geschäftsvorfälle ist durch etablierte Prozesse und Instrumente, wie zum Beispiel die umfassenden Regelungen zur Saldenabstimmung zwischen den Gesellschaften, detailliert vorgegeben.

Auf Ebene des Audi Konzerns erfolgen im Zuge von Kontrollaktivitäten eine Analyse und Validierung der IFRS-Einzelabschlüsse der Beteiligungsgesellschaften. Berücksichtigt werden zudem die vom Abschlussprüfer vorgelegten Berichte und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der

Einzelgesellschaften. Systematische Plausibilisierungen erfolgen teilweise automatisiert, aber auch auf Expertenbasis. Komplexe Einzelsachverhalte werden bereits unterjährig zwischen dem Fachbereich Konzernabschluss und der jeweiligen Beteiligungsgesellschaft regelmäßig abgestimmt. Das „Vier-Augen-Prinzip“ und Funktionstrennungen finden bei der Abschlusserstellung der Konzerngesellschaften als wesentliche Kontrollinstrumente ebenfalls Anwendung. Zusätzlich prüft die Konzernrevision die Ordnungsmäßigkeit des Rechnungslegungsprozesses bei in- und ausländischen Gesellschaften. Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen und vorgegebenen Standards in Bezug auf den Rechnungslegungsprozess werden kontinuierlich beobachtet und bei Relevanz für das Unternehmen zeitnah umgesetzt. Damit wird die Normenkonformität sichergestellt.

Die Abbildung der Rechnungslegung erfolgt auf Basis des konzernweiten Systemstandards „Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem“ (VoKUs). Zusätzlich findet ein kontinuierlicher inhaltlicher Austausch mit dem Volkswagen Konzernrechnungswesen statt. VoKUs beinhaltet sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch die Plandaten des Controllings und erlaubt somit umfangreiche Konsolidierungs- und Analyse-möglichkeiten. Das System bietet zudem eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und größtmögliche Flexibilität bei veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Überprüfung der Datenkonsistenz erfolgt über systematische und mehrstufige Validierungsfunktionen, wie zum Beispiel Vollständigkeits- und inhaltliche Plausibilitätsprüfungen von Bilanz, Kapitalflussrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Gewinn-und-Verlust-Rechnung sowie Anhang.

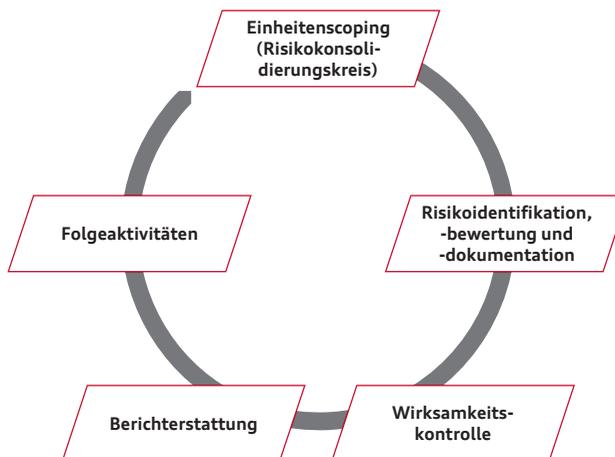
### // RISIKOFRÜHERKENNUNGSSYSTEM UND ÜBERWACHUNG DER WIRKSAMKEIT

Die Früherkennungspflichten des Vorstands bezüglich bestandsgefährdender Risiken werden in § 91 Abs. 2 AktG geregelt (Ergänzung durch das Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG)). § 107 Abs. 3 AktG (ergänzt durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG)) verpflichtet zudem den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats, die Wirksamkeit des RMS/IKS zu überwachen.

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS wird durch den Vorstand verantwortet. Wesentlicher Bestandteil für die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen ist ein konzernweit systematisierter Risikoerfassungsprozess (Governance-, Risk- & Compliance-Regelprozess/GRC-Regelprozess). Dabei werden

Risiken, Gegenmaßnahmen und Kontrollen systematisch erfasst, bewertet und dokumentiert, sodass sich ein Gesamtbild der Risikolage ergibt. Zugleich wird die Wirksamkeit der Kontrollprozesse und des Gesamtsystems beurteilt.

### Ablauf GRC-Regelprozess



### /// RISIKOKONSOLIDIERUNGSKREIS

Der Risikokonsolidierungskreis ergibt sich durch ein einheitliches Auswahlverfahren, bei dem sämtliche Beteiligungsgesellschaften nach quantitativen und qualitativen Merkmalen beurteilt sowie nach Risikokriterien klassifiziert werden. Zum 31. Dezember 2017 wurden neben der AUDI AG 22 Beteiligungsgesellschaften vollumfänglich in den GRC-Regelprozess einbezogen.

#### Inland:

- > AUDI AG
- > Audi Electronics Venture GmbH
- > Audi Interaction GmbH
- > Audi Sport GmbH
- > PSW automotive engineering GmbH

#### Ausland:

- > AUDI AUSTRALIA PTY LTD
- > AUDI BRUSSELS S.A./N.V.
- > Audi Canada Inc.
- > Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd.
- > AUDI DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO DE VEICULOS LTDA.
- > Audi Hungaria Zrt.
- > Audi Japan K.K.
- > Audi MÉXICO S.A. de C.V.
- > Audi of America, LLC

- > AUDI SINGAPORE PTE. LTD.
- > AUDI TOOLING BARCELONA S.L.
- > Audi Volkswagen Korea Ltd.
- > AUDI VOLKSWAGEN MIDDLE EAST FZE
- > Audi Volkswagen Taiwan Co., Ltd.
- > Automobili Lamborghini S.p.A.
- > Ducati Motor Holding S.p.A.
- > Italdesign Giugiaro S.p.A.
- > VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A.

Beteiligungsgesellschaften, die nicht im Risikokonsolidierungskreis enthalten sind, werden über konzernweite Mindestanforderungen in das Risikomanagementsystem des Audi Konzerns einbezogen. Voraussetzung dafür ist das Vorliegen einer Mehrheitsbeteiligung bzw. der Managementverantwortung.

### **/// RISIKOIDENTIFIKATION, -BEWERTUNG UND -DOKUMENTATION**

Die grundsätzlich für den Audi Konzern bestehenden Risiken werden im Rahmen des GRC-Regelprozesses einmal jährlich von den Risikoverantwortlichen der jeweiligen Geschäfts- und Fachbereiche sowie den Beteiligungsgesellschaften in einem speziell entwickelten IT-System erfasst und bewertet. Die Risikobewertung erfolgt dabei über eine einheitliche Systematik im Volkswagen Konzern. Als Ergebnis wird der jeweilige Risikoscore aus der Multiplikation der Kriterien Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzielle Schadenshöhe ermittelt. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird durch den Risikoverantwortlichen auf Basis von Bandbreiten festgelegt. Das weitere Kriterium Schadenshöhe ist in verschiedene Unterkategorien aufgeteilt. So fließen hier neben materiellen und immateriellen Bewertungsaspekten auch strafrechtliche Aspekte ein.

Grundsätzlich folgen wir einer sogenannten Nettobetrachtung, das heißt, Eintrittswahrscheinlichkeit und potenzieller Schaden werden nach bereits implementierten Gegenmaßnahmen betrachtet. Risikomeldungen werden hierbei stichprobenartig in vertiefenden Interviews der zentralen GRC-Organisation mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften auf Angemessenheit und Plausibilität geprüft. Zudem beurteilt der Abschlussprüfer anhand der Prozessdokumentation, ob der Vorstand entsprechend § 91 Abs. 2 AktG in geeigneter Form Maßnahmen zur Risikofrüherkennung getroffen hat.

Der GRC-Regelprozess wird um eine Quartalsrisikoberichterstattung ergänzt. Diese zielt auf aktuelle, operative Risiken des Audi Konzerns sowie deren Gegenmaßnahmen ab. Die Gesamtrisikolage sowie zugehörige Gegenmaßnahmen werden dem Vorstand quartalsweise vorgestellt. Damit wird die

Risikotransparenz erhöht, das Risikobewusstsein im Unternehmen weiter geschärft und eine effektive sowie zeitnahe Risikosteuerung gewährleistet. Die Bewertung der Risiken aus der Quartalsrisikoberichterstattung ist mit dem GRC-Regelprozess synchronisiert.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, in einem gesonderten Verfahren behandelt. Eine bedeutende Änderung der Risikolage entsteht, wenn ein bestands- oder strategiegefährdendes Risiko vorliegt bzw. wenn maßgebliche monetäre Schwellenwerte überschritten werden. Weitere potenzielle Anlässe stellen schwerwiegende Unrichtigkeiten in der Rechnungslegung und Compliance-Verstöße dar. Sämtliche Konzerngesellschaften sind dazu verpflichtet, den Vorstand der AUDI AG sowie die zentrale GRC-Organisation mittels Ad-hoc-Meldung über derartige Entwicklungen zu informieren. Die Ableitung vorbeugender Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, die Kommunikation der aktualisierten Risikolage an die Unternehmensorgane und die Überprüfung einer Ad-hoc-Publizitätspflicht nach kapitalmarktrechtlichen Grundsätzen stehen dabei im Vordergrund.

### **/// WIRKSAMKEITSKONTROLLE, BERICHTERSTATTUNG UND FOLGEAKTIVITÄTEN**

Zur Funktionsprüfung erfolgt im Rahmen des GRC-Regelprozesses ein Wirksamkeitsnachweis durch die Fachbereiche oder externe Gutachter bei allen wesentlichen Risiken sowie bei stark risikoreduzierenden Gegenmaßnahmen und Managementkontrollen. Liegt ein unzureichender Wirksamkeitsnachweis vor, so hat der betroffene Fachbereich eine Verbesserungsmaßnahme als Folgeaktivität durchzuführen. Die zentrale GRC-Organisation überwacht dabei die zeitgerechte Umsetzung. Ausgewählte Elemente im Hinblick auf Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit werden zudem durch die Interne Revision als unabhängige Instanz geprüft. Über Status und Weiterentwicklungen des RMS/IKS wird regelmäßig und anlassbezogen an den Vorstand sowie den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

### **/ RISIKEN UND CHANCEN DES AUDI KONZERNS**

Nachfolgend werden die bedeutendsten Risiken des Audi Konzerns beschrieben, die nach aktueller Einschätzung als wesentlich für die zukünftige Entwicklung eingestuft wurden. Dabei sind Risiken berücksichtigt, die sowohl im Rahmen des GRC-Regelprozesses als auch bei der Quartalsrisikoberichterstattung erfasst wurden. Die aufgeführten Chancenpositionen sind analytisch abgeleitet und werden bei hinreichender

Konkretisierung operationalisiert. Die Darstellung der Risiken und Chancen erfolgt zur besseren Übersicht in zweckmäßigen Kategorien. Darüber hinaus führen wir latent vorhandene Risiken und Chancen für den Audi Konzern auf. Die Bedeutung der Risiken leitet sich aus der Reihenfolge innerhalb der jeweiligen Kategorie ab und wird im Rahmen der Gesamteinschätzung der Risiko- und Chancensituation erläutert. Im Folgenden werden Risiken und Chancen aufgezeigt, die zu einer negativen oder positiven Abweichung von der Prognose der Spitzenkennzahlen führen können.

### **// UMFELDRISIKEN**

Im Zusammenhang mit nicht beeinflussbaren externen Entwicklungen bestehen für den Audi Konzern grundsätzlich Umfeldrisiken. So sind die konjunkturellen Rahmenbedingungen für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Unternehmens von großer Bedeutung. Insbesondere die Absatzmärkte in Europa, den USA und China stehen hierbei im Fokus. Risiken für die konjunkturelle Entwicklung gehen von potenziellen Turbulenzen auf den Finanzmärkten, protektionistischen Tendenzen, politischen Umbrüchen und strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern aus. Die Situation einiger Finanzinstitute im südlichen Euroraum, die möglichen Auswirkungen des geplanten EU-Austritts Großbritanniens und der NAFTA-Verhandlungen sowie die hohe Verschuldung des privaten und öffentlichen Sektors in Teilen Europas können hier als Beispiele genannt werden. Vor diesem Hintergrund nimmt auch die Geldpolitik der Notenbanken einen hohen Stellenwert ein. Ferner können geopolitische Spannungen und Konflikte die Konjunkturentwicklung einzelner Länder und Regionen kurzfristig beeinflussen. Sich weiter verschärfende Konflikte im Nahen Osten, in Osteuropa oder mit Nordkorea könnten darüber hinaus zu Schwankungen auf den weltweiten Finanz- und Rohstoffmärkten führen. Weiterhin können auch soziale Konflikte, terroristische Aktivitäten oder Pandemien einen negativen Einfluss ausüben. Da es deutliche Abweichungen bei der wirtschaftlichen Entwicklung zwischen den einzelnen Regionen und Ländern gegenüber unserer Planung geben kann, die sich beispielsweise bei den Auslieferungen, in der Preisdurchsetzung und den Werkauslastungen niederschlagen, bestehen Risiken hinsichtlich der Erfüllung von Volumen- und Ertragszielen. Durch unser weltweites Vertriebsnetzwerk wirken wir diesen Risiken entgegen – Marktschwächen einzelner Länder können gegebenenfalls durch Volumenverlagerungen in andere Märkte kompensiert werden. Darüber hinaus setzen wir zur Risikosteuerung umfassende Risikofrüherkennungssysteme ein, mit denen wir die Absatzmärkte kontinuierlich beobachten, betreiben Marktforschung und stehen in regelmäßigem Austausch mit unseren Ansprechpartnern in

den Vertriebsregionen. Die Wettbewerbsfähigkeit und der langfristige Geschäftserfolg des Audi Konzerns sollen durch die starke Marke, ein attraktives Produktportfolio, den Fokus auf Premiumqualität und die klare Ausrichtung auf Zukunftstechnologien abgesichert werden. Kurzfristigen Entwicklungen wird mit marktindividuellen Maßnahmen und Steuerungsinstrumenten begegnet. Eine grundsätzlich bedarfsorientierte Produktionsplanung unterstützt dabei, flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren zu können. Einer globalen Konjunkturschwäche indes könnte sich auch der Audi Konzern nur schwer entziehen.

Zusätzlich bestehen latent vorhandene Risiken in Zusammenhang mit unserer Lieferkette. Störungen im Lieferantennetzwerk und dessen Umfeld können grundsätzlich zu temporären Versorgungsengpässen führen. Naturkatastrophen, politische Unruhen und Streiks, aber auch wirtschaftliche Krisen sowie Qualitätsprobleme bzw. Produktionsstörungen bei Lieferanten und deren Vorlieferanten können die Ursachen dafür sein. Die Risikosteuerung erfolgt im Audi Konzern neben der permanenten Umfeldanalyse über ein präventives und reaktives Risikomanagement innerhalb der Beschaffung. Zudem werden Vergabeentscheidungen an Lieferanten auf Basis einer Risikobewertung getroffen und durchlaufen fest definierte Prozesse. Auch werden umfassende Szenario- und Zukunftsanalysen, Notfallpläne und entsprechende Versicherungen zur Risikoreduzierung verwendet. Zur Stärkung des konzernweiten Krisenmanagements entwickelt der Audi Konzern zudem seine Krisenorganisation stetig weiter.

### **// UMFELDCHANCEN**

Eine über den allgemeinen Erwartungen liegende positive wirtschaftliche Entwicklung in den wichtigsten Absatzmärkten könnte zu zusätzlichen Absatzpotenzialen für den Audi Konzern führen. Zur Realisierung dieser Chancen baut Audi seine Marktpräsenz insbesondere in den Wachstumsmärkten weiter aus. Das internationale Produktionsnetzwerk stärkt dabei die weltweite Markenbekanntheit und unterstützt den Audi Konzern, flexibel die spezifischen Kundenanforderungen zu erfüllen. Auch werden Umfeldentwicklungen und Kundenbedürfnisse fortlaufend weltweit beobachtet, um Chancen durch innovative Lösungen und technologische Neuerungen frühzeitig nutzen zu können.

### **// BRANCHENRISIKEN**

Die hohen regulatorischen Anforderungen zu CO<sub>2</sub>-Grenzwerten in den unterschiedlichen Märkten haben einen unmittelbaren Einfluss auf die Entwicklung, die Herstellung und den Vertrieb von Fahrzeugen. Vor diesem Hintergrund besteht im

Audi Konzern das Risiko der Nichterfüllung von gesetzlichen Zielvorgaben für CO<sub>2</sub>-Flottenziele und damit verbundenen potenziellen Ausgleichszahlungen. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Risikobewertung erhöht. Hintergrund hierzu sind unter anderem die veränderte Kundennachfrage sowie gestiegene gesetzliche Anforderungen. Um die Verantwortung zur Erfüllung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte wahrzunehmen, erfolgen eine fortlaufende Überwachung des Volumenmixes sowie eine frühzeitige Einbeziehung geeigneter technischer sowie produktspezifischer Maßnahmen in unsere Planungen. Zusätzlich liegt unser Fokus in der Fahrzeugentwicklung auf der kontinuierlichen Reduzierung von Gewicht, Kraftstoffverbrauch und Fahrzeugemissionen. Weiter verfolgt der Audi Konzern eine Produkt- und Aggregatestrategie, bei der neben konventionellen Verbrennungsmotoren auch alternative Antriebskonzepte mit Wasserstoff, synthetischen Kraftstoffen und vor allem die Elektrifizierung unserer Fahrzeuge im Fokus stehen. Die Umsetzung wird über die Definition und Verfolgung einer Elektrifizierungsroadmap sowie fest definierter CO<sub>2</sub>-Ziele für Flotte und Produkte sichergestellt.

Mit der Audi Strategie 2025 werden wir den Wandel in der Automobilindustrie auch in Bezug auf den Megatrend Nachhaltigkeit mitgestalten. Zudem sind die damit in Zusammenhang stehenden Anforderungen aus Gesetzen und Regelungen von zentraler Bedeutung – sowohl für unser Unternehmen als auch für die gesamte Branche. Eine langfristige Vernachlässigung von marktbestimmenden Nachhaltigkeits- und Verantwortungsaspekten in unseren Produkten und Prozessen könnte unter anderem zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen bzw. Imageeinbußen oder Gesetzesverstößen führen. Als Gegenmaßnahmen wurden neben der strategischen Verankerung auch konkrete Ziele und Verantwortlichkeiten festgelegt sowie Projektpläne definiert, die marken- und konzernübergreifend durch Zentralfunktionen, Gremien und Arbeitskreise gesteuert werden. Darüber hinaus überwachen wir regelmäßig die Erreichung von Nachhaltigkeitszielen.

Neben zahlreichen anderen Automobilherstellern kann sich auch der Audi Konzern den Risiken im Zusammenhang mit möglicherweise fehlerhaften Airbags des Zulieferers Takata nicht entziehen. So wurde im dritten Quartal 2017 auf Anweisung der chinesischen Behörde AQSIQ ein Rückruf von Audi Fahrzeugen, die mit Front-Airbags des Herstellers Takata ausgestattet sind, bekannt gegeben. Die damit verbundenen Anpassungen der bilanziellen Risikovorsorgen wurden durch das assoziierte Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), erfasst. Es kann weiterhin nicht ausgeschlossen werden, dass es zu weiteren Rückrufen

mit Front-Airbags von Takata kommt. Die technischen Untersuchungen im Rahmen des Analyseprogramms im Volkswagen Konzern und die behördlichen Abstimmungen dauern noch an.

Des Weiteren ist die Branchenentwicklung weltweit durch ein latentes Risiko aufgrund der intensiven Wettbewerbssituation gekennzeichnet, die in Form von Einschränkungen bei der preislichen Positionierung oder durch verstärkten Einsatz von Verkaufshilfen spürbar ist. Zusätzlich scheint die öffentliche Diskussion zur Dieseltechnologie zu einem geänderten Nachfrageverhalten zu führen. Dies könnte sich auch auf die Restwertentwicklung im Gebrauchtwagengeschäft mit Dieselfahrzeugen auswirken und damit ein finanzielles Risiko darstellen. Sowohl unsere Markenstärke und unser attraktives Produkt- und Aggregateangebot als auch unsere aktive Marktbeobachtung und -steuerung wirken diesem Risiko entgegen.

### // **BRANCHENCHANCEN**

Die aktuelle Entwicklung der SUV-Märkte nutzen wir chancenorientiert mit einer Ausweitung unseres SUV-Portfolios. So werden wir im Jahr 2018 neben zahlreichen Neuerungen in den etablierten Fahrzeugsegmenten auch den neuen Audi Q8 in die Märkte einführen. Darüber hinaus eröffnet der Lamborghini Urus das neue Segment der Super-SUV. Die Megatrends Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung bieten vielfältige Chancen, die wir durch die konsequente Umsetzung unserer Strategie 2025 nutzen wollen. Infolge der wachsenden Bedeutung digitaler Zusatzangebote rund um das Fahrzeug ergänzen wir unser bestehendes Geschäftsmodell um neue digitale Services. Auch die Skalierung unserer Mobilitätskonzepte und -dienstleistungen ermöglicht weiteres Geschäftspotenzial.

So sehen wir insbesondere Chancen für unser Unternehmen in Bereichen vom automatisierten bis hin zum autonomen Fahren. Einen Meilenstein dazu haben wir bei Audi bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr mit dem neuen Audi A8 erreicht. Dieser setzt nicht nur neue Maßstäbe im Interieurdesign, sondern bietet zugleich auch bereits das Potenzial für hochautomatisiertes Fahren (Level 3) und weitere Fahrfunktionen, wie beispielsweise den Park- und Garagenpiloten. Unsere auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) 2017 vorgestellten Fahrzeugstudien Elaine und Aicon zeigen auch die langfristigen Chancen durch die Nutzung von künstlicher Intelligenz auf. Mittel- und langfristig erwarten wir zudem durch die Elektrifizierung und die Entwicklung weiterer innovativer Antriebstechnologien neue Marktimpulse. So startet bereits im Jahr 2018 die Serienproduktion des Audi e-tron, unseres ersten vollelektrischen Fahrzeugs in Großserienfertigung. Darüber hinaus bietet die Digitalisierung auch die

Chance, unsere Prozesse zu verschlanken und so Effizienzpotenziale zu heben.

### **// RISIKEN AUS DER BETRIEBLICHEN TÄTIGKEIT**

Insbesondere die Entwicklung neuer Technologien führt in der Automobilindustrie zu hohen Vorleistungen für künftige Produkte in Form von Entwicklungskosten und Investitionen. Diese amortisieren sich in der Regel erst über einen mehrjährigen Produktlebenszyklus. Dabei können sich bei Fahrzeug- und Aggregateprojekten während des Produktentstehungsprozesses Abweichungen hinsichtlich geplanter Projektziele – zum Beispiel hinsichtlich Terminen, Produkteigenschaften oder Kosten – als Risiken ergeben. Auslöser hierfür können veränderte Anforderungen durch den Gesetzgeber bzw. den Markt oder auch veränderte Planungsprämissen sein. Als Gegenmaßnahme dient im Audi Konzern ein systematischer Produktentstehungsprozess mit klaren Meilensteinvorgaben, Qualitätsfreigaben und Verantwortlichkeiten. Dieser berücksichtigt auch neue Anforderungen, die sich aus den Zukunftsthemen Elektrifizierung und Digitalisierung sowie aus Technologiepartnerschaften ergeben. Der Prozess beinhaltet darüber hinaus Funktionstrennungen und Mehr-Augen-Prinzipien, vielfältige Steuerungs- und Kontrollinstrumente sowie eine regelmäßige Berichterstattung an das Topmanagement, um den Reifegrad sowie die finanzielle Zielsetzung der Projekte abzusichern. Der Definition neuer Produkte liegt eine umfassende Umfeld- und Kundenanalyse zugrunde. Die Steuerung und Überwachung der wichtigsten Erlös- und Kostentreiber im Produktentstehungsprozess erfolgt durch das Controlling sowie im Projektmanagement. Die dabei genutzten Kennzahlen beziehen sich auf die projektbezogene Kosten- und Erlössteuerung sowie auf die finanzielle Unternehmenssteuerung.

Aufgrund der hohen Komplexität und der Änderungsgeschwindigkeit marktspezifischer gesetzlicher Regelungen besteht das Risiko, dass die Umsetzung erforderlicher Anpassungen der Produkteigenschaften in der Produktentwicklung nicht ausreichend erfolgt. Dies kann auch durch eine potenziell fehlende Kenntnis der Regelungen hervorgerufen werden. Bei Verstößen drohen unter anderem Verkaufsbeschränkungen und Strafzahlungen sowie weitere finanzielle Aufwendungen. Als Gegenmaßnahme hat der Audi Konzern die internen Prozesse umfassend überprüft, überarbeitet und zusätzliche Kontrollmechanismen einschließlich eines Review-Prozesses eingeführt.

Weltweit verschärfte Abgas- und Emissionsvorschriften, unter anderem die Umstellung des Messverfahrens von NEFZ (Neuer

Europäischer Fahrzyklus) auf WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure), stellen neue Herausforderungen für die Entwicklung und Homologation der Motor-Getriebe-Varianten dar. Kapazitätsengpässe in der Motorenproduktion und in den Prüfcentren könnten zu einer temporären Nichtverfügbarkeit bestimmter Motor-Getriebe-Varianten und damit zu einem Produktions- und Volumenrisiko führen. Das Risiko wurde im Geschäftsjahr 2017 erstmalig erfasst. Als Maßnahmen zur Risikominimierung wurden die Kapazitäten in den Prüfcentren erweitert. Zudem haben wir unsere persönlichen Ressourcen für die Absicherung der Fahrzeuganläufe und des Auslieferungsvolumens im Jahr 2018 verstärkt und modellspezifische Priorisierungsregelungen festgelegt.

Unsere Produktpalette wird durch eine Vielzahl von Motor-Getriebe-Varianten flankiert. Audi überprüft systematisch Motor-Getriebe-Kombinationen auf ihre Emissionen und steht dazu in enger Abstimmung mit den Behörden, insbesondere dem deutschen Bundesverkehrsministerium und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Sollten aus den Untersuchungen von Audi und der Abstimmung mit dem KBA Maßnahmen erforderlich werden, wird Audi die Lösungen im Rahmen eines Update-Programms im Interesse seiner Kunden zügig umsetzen. Die freiwilligen Überprüfungen sind bereits weit fortgeschritten, jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen. Somit können weitere Feldmaßnahmen mit finanziellen Auswirkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Risiken können sich auch aus neuen politischen Initiativen zum Abgas- und Emissionsverhalten von bereits in Vorjahren ausgelieferten Fahrzeugen ergeben.

Mit dem Beginn der Serienproduktion unseres neuen Audi e-tron im Geschäftsjahr 2018 starten wir die Umsetzung unserer Elektrifizierungsstrategie. Über den aktuellen Aufbau der benötigten Ladeinfrastruktur begegnen wir einer potenziellen Kaufzurückhaltung von bisher mit der Technologie noch unerfahrenen Kundengruppen. Beispielsweise arbeiten wir zusammen mit weiteren Automobilherstellern über die IONITY GmbH, München, an der Errichtung eines sogenannten High-Power-Charging-Netzwerks für Elektrofahrzeuge. Die IONITY GmbH hat im Berichtsjahr mit dem Aufbau der ersten Schnellladestationen begonnen. Bis zum Jahr 2020 sollen rund 400 Stationen entlang der Hauptverkehrsachsen in Europa errichtet werden. Die Stationen reduzieren die Ladezeit im Vergleich zu vorhandenen Ladelösungen signifikant und ermöglichen auf diese Weise Langstreckenfahrten mit batterieelektrischen Fahrzeugen. Ergänzend treiben wir auch die Weiterentwicklung von Ladetechnologien voran. Im Gegensatz dazu könnten sich aus einer über den bisherigen Erwartungen liegenden Marktnachfrage Risiken hinsichtlich

der Verfügbarkeit und der Kosten für die Batterien ergeben. Zur Gegensteuerung dieser neuen Risiken erfolgt ein permanentes Monitoring entlang des Produktprozesses, um daraus entsprechende Maßnahmen zeitnah ableiten zu können.

### // CHANCEN AUS DER BETRIEBLICHEN TÄTIGKEIT

Die gestärkte Verantwortung des Baureihenmanagements führt zu deutlichen Verbesserungen im Produktentstehungsprozess. Neben einer Verschlankung der Entscheidungswege und einer engeren Verzahnung der beteiligten Unternehmensfunktionalitäten ist dies auch auf klarere Verantwortlichkeiten und eine konsequente Budgetverfolgung zurückzuführen. Die verbindliche Einhaltung zeitlicher und finanzieller Zielvorgaben soll zusätzliche Potenziale heben. Eine Komplexitäts- und Komponentenreduzierung, verbunden mit dem Ausbau der virtuellen Entwicklung, wird hier ebenfalls unterstützend wirken. Darüber hinaus können die internen Abläufe, insbesondere im Produktionsbereich, über sogenannte Smart-Factory-Ansätze mit einer virtuellen Fabrikplanung, einer Flexibilisierung der Fertigungslinien und zusätzlichen digitalen Prozessen verbessert werden, was zu einer weiteren Erhöhung der Produktivität führt. Zusätzlich wollen wir aus der konsequenten Umsetzung unseres Audi Angriffs- und Transformationsplans unsere Erlös- und Kostenpositionen deutlich optimieren und zahlreiche weitere Chancenpotenziale erschließen. Die Zugehörigkeit zum Volkswagen Konzern bietet auch künftig weitere Synergien, beispielsweise im Bereich Forschung und Entwicklung über die gemeinsame Entwicklung von Fahrzeugarchitekturen, Modulen und Komponenten in der sogenannten Premium Platform Electric (PPE) zusammen mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart.

### // RECHTLICHE RISIKEN

In Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehen trotz bedeutender Fortschritte zur finalen Einigung mit verschiedenen Behörden und Interessengruppen weiterhin Risiken. So besteht das grundsätzliche Risiko, dass die mit den US-amerikanischen Behörden getroffenen Vereinbarungen trotz der zu ihrer Umsetzung eingeleiteten Maßnahmen nicht rechtzeitig bzw. vollständig erfüllt werden können. Dies würde neue finanzielle Auswirkungen nach sich ziehen. Die Umsetzung dieser Vereinbarungen wird im Audi Konzern über eine eigens dafür geschaffene Organisationseinheit gesteuert. Zudem können sich grundsätzlich Risiken aus weiteren staatlichen Untersuchungen und Ermittlungen, aus gerichtlichen Entscheidungen sowie aus aktuellen und neuen Klagen und Verfahren auch zu ähnlichen technischen Sachverhalten ergeben, gegebenenfalls in anderen Jurisdiktionen.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung von Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für die erkenn- und bewertbaren Risiken wurden angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet bzw. Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht angegeben, wenn sie gegenwärtig nicht bewertbar sind. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten bzw. zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.



Lesen Sie mehr zur **Dieselthematik** auf den Seiten 107 ff.

Aufgrund zahlreicher landesspezifischer Rechtssysteme und -normen ist der Audi Konzern einer hohen regulatorischen Komplexität in Bezug auf die Zulassung seiner Fahrzeuge ausgesetzt. Dabei bestehen Risiken, unter anderem aus der Nichterreichung von Zertifizierungsvorgaben. In der Folge könnten Zulassungsbeschränkungen sowie Verkaufsverbote gegen den Audi Konzern ausgesprochen werden bzw. Verzögerungen bei der Markteinführung unserer Produkte entstehen. Diesen Risiken wirkt der Audi Konzern durch ein kontinuierliches Monitoring der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie durch Prozesse und Kontrollsysteme mit entsprechender Berichterstattung entgegen. Die Gegenmaßnahmen werden stetig weiterentwickelt und durch spezifische IT-Systeme unterstützt. Das dargestellte Risiko hat sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund gestiegener Zertifizierungsumfänge leicht erhöht.

Rechtsstreitigkeiten können außerdem insbesondere in den Bereichen Wettbewerbs- und Kartellrecht, Produkthaftung und Patente unvorhergesehen auftreten. Notwendige Entscheidungen und Handlungen werden auf sämtlichen Rechtsgebieten durch die Expertise der Audi internen Rechtsberatung abgesichert. In ausgewählten Fällen werden externe Rechtsexperten hinzugezogen. Darüber hinaus bestehen grundsätzlich weitere latente Risiken im Zusammenhang mit Gesetzesänderungen, aus denen sich zudem unterschiedliche Interpretationen ergeben können. Die betrieblichen Prozesse werden diesbezüglich kontinuierlich angepasst, verbessert und um Kontrollinstanzen erweitert. Sämtliche Aktivitäten der Organe, Führungskräfte sowie Mitarbeiter haben sich nach den jeweils geltenden gesetzlichen und unterneh-

mensinternen Bestimmungen zu richten. Durch die präventiv agierende Compliance-Organisation des Audi Konzerns werden die Mitarbeiter sensibilisiert. Dabei finden vielfältige interne Kommunikations- und Aufklärungsmaßnahmen statt. Beratungsprogramme zum Umgang mit Compliance-Themen werden umfassend angeboten und weiter ausgebaut. Damit wird rechtmäßiges Handeln organisatorisch sichergestellt, wenngleich individuelles Fehlverhalten nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann.

### **// INFORMATIONS- UND IT-RISIKEN**

Durch das Inkrafttreten der EU-Datenschutzgrundverordnung im Mai 2018 steigen die Anforderungen zu Datenschutz und Datensicherheit. Bei Verstößen, zum Beispiel im Zusammenhang mit IT-Systemen zur Speicherung bzw. Löschung von personenbezogenen Daten, drohen den betroffenen Unternehmen hohe Strafzahlungen. Der Audi Konzern begegnet diesem neuen Risiko mit einem Umsetzungsprojekt und der Festlegung von Implementierungsverantwortlichen innerhalb der Geschäftsbereiche sowie mit Sensibilisierungsmaßnahmen für alle Mitarbeiter.

Die konsequente Umsetzung unserer Unternehmensstrategie 2025 erfordert in Bezug auf die Digitalisierung höchste Verfügbarkeit und Konsistenz der IT-Systeme. Auch besteht ein gesteigerter Kapazitätsbedarf für Speichervolumen. Risiken ergeben sich hier aufgrund der verstärkten Anforderungen an die IT-Systemlandschaft bzw. -Infrastruktur. So kann es zu temporären Störungen in Rechenzentren und eingeschränkten Rechenzentrumskapazitäten kommen. Um dem zu begegnen, entwickeln wir unsere bestehende IT-Infrastruktur sowie die zugehörige Gebäudetechnik konsequent weiter und nutzen bei Bedarf unter anderem auch Kapazitäten innerhalb des Volkswagen Konzernverbunds. Das Risiko wurde im Berichtszeitraum erstmalig erfasst.

Die steigende Professionalisierung der Wirtschaftskriminalität führt zu einer verstärkten Bedrohung der IT-Sicherheit für betroffene Unternehmen, zum Beispiel in Hinblick auf unbefugte Datenzugriffe und -modifikationen sowie bewusste Sabotage. Zudem drohen Datendiebstahl und systematisches Ausspähen von sensiblen Informationen. Durch ein umfassendes IT-Sicherheitsregelwerk, die stetige Weiterentwicklung der Organisation für IT-Sicherheit sowie die Vorgabe von konzernweiten Sicherheitsstandards und regelmäßigen Simulationen von Hackerangriffen wird dieses Risiko bestmöglich gesteuert. Auch haben Risikoanalysen, Security Audits und Optimierungsprojekte das Ziel, die Kontinuität und Sicherheit betrieblicher Abläufe nachhaltig zu gewährleisten.

Neue IT-Systeme werden vor ihrem Einsatz, aber auch im Betrieb, verschärften Härteprüfungen unterzogen. Das Risiko hat sich gegenüber dem Vorjahr erhöht.

### **// INFORMATIONS- UND IT-CHANCEN**

Die weitere Digitalisierung der internen Prozesse entlang der Wertschöpfungskette sowie die Vereinheitlichung der IT-Systeme sind zentrale Bestandteile unserer Strategie 2025. Dies soll zu Effizienzsteigerungen und damit Ressourceneinsparungen führen. Die systematische Datenerhebung und -analyse bietet Chancen, neue Geschäftsmodelle zum erhöhten Kundennutzen wertschöpfend und effizient weiterzuentwickeln. Datenschutz stellt dabei für Audi höchste Priorität dar. Wir sind uns der Sensibilität der datenschutzrechtlichen Diskussion im Umgang mit Fahrzeugdaten sehr bewusst und entwickeln in Konsistenz mit neuen technischen Innovationen fortlaufend geeignete Lösungen, die sich strikt an den datenschutzrechtlichen Grundsätzen, insbesondere Transparenz, Selbstbestimmung des Kunden und Datensicherheit, ausrichten.

### **// FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN**

Die Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen sowie die Entwicklung der Aktien- und Rentenmärkte stellen grundsätzlich Finanzrisiken für den Audi Konzern dar. Das Management von Finanz- und Liquiditätsrisiken ist organisatorisch dem Treasury-Bereich zugeordnet, der durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente diese Risiken minimiert. Die aktuelle Risikosituation und die diesbezüglichen Sicherungsstrategien werden regelmäßig mit dem Gesamtvorstand abgestimmt und durch das Volkswagen Konzern-Treasury umgesetzt.

Als international tätiges Unternehmen ist der Audi Konzern Währungsrisiken ausgesetzt. So können Währungsschwankungen Einfluss auf die Zahlungsströme und Vermögenswerte des Audi Konzerns haben. Durch Natural Hedging sowie den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente werden diese Risiken minimiert. Das Natural Hedging erfolgt zum Beispiel durch die lokale Fertigung in wichtigen Absatzregionen und durch die lokale Beschaffung von Bauteilen. Das verbleibende Währungsrisiko wird durch währungs- und fristenkongruente Devisensicherungsgeschäfte reduziert, wobei Termin- sowie Optionsgeschäfte eingesetzt werden. Ziel der Sicherungen ist es, geplante Zahlungsströme, insbesondere aus der Investitions-, Produktions- und Absatzplanung, abzusichern. Diese Vorgehensweise verbessert damit auch die kurz-, mittel- und langfristige Planungssicherheit. Methodisch werden als Risikosteuerungsgrundlage für das Währungsmanagement Simulationen multipler Stress-Szenarien genutzt.

Überwiegend bestehen Risiken in folgenden Währungen: US-Dollar, chinesischer Renminbi und britisches Pfund. Der Audi Konzern nutzt einen etablierten Regelprozess zum Management dieser Risiken. Die eingesetzten Derivate werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, grundsätzlich auch bilanziell als Sicherungsbeziehungen abgebildet.

Wichtigstes Ziel aus finanzwirtschaftlicher Sicht ist die jederzeitige Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit und Finanzierung des Audi Konzerns. Gleichzeitig gilt es, eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erwirtschaften. Liquiditätsrisiken könnten sich insbesondere aus erheblichen Planungsabweichungen, zum Beispiel bei kurzfristigen negativen wirtschaftlichen Entwicklungen, ergeben. In der Folge könnten diese zu höheren Kapitalkosten oder einer erschwerten Finanzierung von Investitionen führen. Mit einem mehrstufigen Liquiditätsplanungsprozess, der Einbindung von Entscheidungsgremien sowie einer täglichen Cash-Disposition wird diesem dauerhaft bestehenden Risiko entgegengewirkt. Zudem sind wesentliche Gesellschaften des Audi Konzerns in das Cashpooling des Volkswagen Konzerns eingebunden. Dadurch ist es möglich, den konzerninternen und -externen Transaktionsverkehr effizient zu gestalten sowie Transaktionskosten zu reduzieren.

Ein latentes Risiko besteht in der Preisentwicklung von Rohstoffen, die zu einem erheblichen finanziellen Zusatzaufwand führen kann. Dem begegnet der Audi Konzern mit dem Abschluss langfristiger Verträge und Sicherungsgeschäfte mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten. Dabei werden auch Synergien mit dem Volkswagen Konzern genutzt. Ziel ist es, eine preisliche Stabilität in der Produktkalkulation sicherzustellen.

Des Weiteren bestehen Kontrahentenrisiken grundsätzlich darin, dass ein Vertragspartner seiner vertraglichen Zahlungs- oder Lieferverpflichtung nicht mehr nachkommen kann. Dies kann zu einer erheblichen finanziellen Auswirkung führen. Das Management dieser Bonitätsrisiken erfolgt zentral vom Volkswagen Konzern-Treasury. Mittels einer Diversifizierungsstrategie sowie einer Beurteilung der Vertragspartner mit Bonitätskriterien wird einem Verlust- oder Ausfallrisiko entgegengewirkt.

Durch die Zusammenarbeit mit der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, ermöglicht der Audi Konzern seinen Kunden die Nutzung von Fremd- und Leasingfinanzierungen. Im Zusammenhang mit der Refinanzierung von Leasingverträgen könnte eine Verschlechterung der Kapitalkosten zu

finanziellen Risiken bzw. Absatzrisiken für den Audi Konzern führen.



Lesen Sie mehr zur **Sicherungspolitik** und zum **Risikomanagement** im Bereich der finanzwirtschaftlichen Risiken im Anhang unter Punkt 37.

## // FINANZWIRTSCHAFTLICHE CHANCEN

Ein zunehmendes Wachstum der Wirtschaftsleistung in für uns wichtigen Exportmärkten kann zu einer Aufwertung der jeweiligen Landeswährungen führen und sich dementsprechend positiv für den Audi Konzern auswirken. Hierbei können auch politische Veränderungen einen entscheidenden Einfluss ausüben. Weiterhin stellen fallende Rohstoffpreise eine wesentliche Chance dar. Darüber hinaus können steigende Zinsen einen positiven Effekt auf die Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität haben. Aus der laufenden Verbesserung unseres Working Capital Managements können ebenfalls positive finanzielle Auswirkungen entstehen.

## / SEGMENT MOTORRÄDER

Zusätzlich zu den bedeutendsten und latenten Risiken und Chancen des Audi Konzerns ergeben sich auch segmentspezifische Risiken und Chancen für das Segment Motorräder. Die Bedeutung der Risiken leitet sich auch hier aus ihrer Rangfolge ab.

## // RISIKEN SEGMENT MOTORRÄDER

Sowohl das Hauptproduktionswerk als auch das Hauptwarenlager von Ducati befinden sich in Bologna (Italien), weshalb die permanente Funktions- und Einsatzfähigkeit für den operativen Geschäftsbetrieb sichergestellt werden muss. Ein Ausfall oder eine Funktionseinschränkung, zum Beispiel durch einen Brand oder ein Erdbeben, hätte eine Unterbrechung der Produktion zur Folge und damit erheblichen Einfluss auf die Auslieferungstreu. Neben Imageschäden würden daraus vor allem finanzielle Belastungen resultieren. Brandschutzmaßnahmen und Sicherheitspläne sowie Versicherungen stellen risikoverringende Maßnahmen dar und werden regelmäßig überprüft sowie weiterentwickelt.

Ein Ausfall der IT-Systeme bei Ducati zum Beispiel durch externe Einflüsse wie Sabotage oder eine Unterbrechung der Versorgungsnetze kann zu einer zeitweisen Störung des Geschäftsbetriebs führen. Redundante Systemlandschaften und umfangreiche Sicherheitssysteme beugen diesem Risiko vor.

Sich wandelnde Erwartungen der Kunden an die Produkteigenschaften einhergehend mit steigenden gesetzlichen Anforderungen können zu zeitlichen Verzögerungen im Produktentstehungsprozess führen. Daraus könnten negative Auswirkungen auf das Auslieferungsvolumen, das Image sowie die finanziellen Zielwerte entstehen und möglicherweise Feldmaßnahmen mit sich ziehen. Durch einen umfassenden Produktentstehungsprozess mit entsprechenden Qualitätskontrollen stellt Ducati die Erreichung der erforderlichen Eigenschaften sicher.

Die Ducati Gruppe ist natürlichen Marktschwankungen ausgesetzt und steht im Wettbewerb mit einer Vielzahl von Motorradherstellern. Insbesondere in Japan und Brasilien können volkswirtschaftliche Entwicklungen und ein verändertes Käuferverhalten erhebliche Auswirkungen auf die Auslieferungen sowie die After-Sales-Aktivitäten haben. Zur Sicherung der geplanten Marktanteile pflegt Ducati jährlich sein attraktives Produktportfolio. Darüber hinaus analysiert Ducati regelmäßig Wachstumschancen in neuen Märkten.

### **// CHANCEN SEGMENT MOTORRÄDER**

Grundsätzlich bietet ein Anstieg der weltweiten wirtschaftlichen Entwicklung und eine damit verbundene verstärkte Nachfrage nach Motorrädern im Premiumsegment weitere Absatzmöglichkeiten für Ducati. Marktchancen können sich für das Unternehmen zusätzlich durch die Ausweitung der Produktpalette und die weitere verstärkte Erschließung neuer Kundensegmente sowie neuer Märkte ergeben.

Die Expertise und Erfahrung des Audi Konzerns können zudem dazu beitragen, die Internationalisierungsmaßnahmen der Marke Ducati schnell und effizient umzusetzen. Die Marke

kann darüber hinaus von weitreichenden Synergiepotenzialen bei Betriebs- und Einkaufsprozessen des Audi Konzerns profitieren.

### **/ GESAMTEINSCHÄTZUNG DER RISIKO- UND CHANCENSITUATION DES AUDI KONZERNS**

Die Gesamtrisiko- und -chancensituation ergibt sich für den Audi Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Die bedeutendsten Risiken bestehen aktuell im Zusammenhang mit den CO<sub>2</sub>-Flottenzielen, mit unserem Volumenziel aufgrund weltweit verschärfter Abgas- und Emissionsvorschriften sowie im Zusammenhang mit Abweichungen hinsichtlich geplanter Projektziele im Rahmen der Produktentstehung.

Wesentliche Chancen bestehen im Zusammenhang mit der Umsetzung unseres Angriffs- und Transformationsplans, der Erneuerung und Ausweitung des Produktportfolios sowie den Zukunftstechnologien rund um das automatisierte sowie autonome Fahren. Die Zugehörigkeit zum Volkswagen Konzern führt darüber hinaus zu vielfältigen Synergien und stärkt damit die Wettbewerbsfähigkeit. Dies gilt über das Produktionsnetzwerk hinaus auch für die weiteren Elemente der Wertschöpfungskette, wie zum Beispiel in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Beschaffung.

Das Gesamtrisiko im Audi Konzern hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verringert. Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Audi Konzerns gefährden könnten.

## **DISCLAIMER**

Der Prognose-, Risiko- und Chancenbericht 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.

## **NACHTRAGSBERICHT**

Nach dem 31. Dezember 2017 ergaben sich keine Ereignisse von besonderer Bedeutung.

# CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

## CORPORATE GOVERNANCE

### **/ DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX IM JAHR 2017**

Das Bundesministerium der Justiz hat am 24. April 2017 den Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemacht. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben sich auch im abgelaufenen Geschäftsjahr mit den Empfehlungen und Anregungen des Kodex eingehend auseinandergesetzt und Ableitungen vorgenommen.



Lesen Sie online die aktuelle **gemeinschaftliche Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG** zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex unter [www.audi.com/cgk-erklaerung](http://www.audi.com/cgk-erklaerung).

### **/ UMSETZUNG DER EMPFEHLUNGEN UND ANREGUNGEN**

Den vom Bundesministerium der Justiz am 12. Juni 2015 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 5. Mai 2015 wurde im Zeitraum seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom 24. November 2016 bis zum Inkrafttreten der geänderten Kodexfassung vom 7. Februar 2017 am 24. April 2017 mit Ausnahme der nachfolgend genannten Nummern entsprochen:

- > 5.3.2, Satz 3 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses),
- > 5.3.3 (Nominierungsausschuss),
- > 5.4.1, Absatz 5 (Offenlegungen bei Wahlvorschlägen),
- > 5.4.6, Absatz 2, Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung).

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll nach der Empfehlung aus der Nummer 5.3.2, Satz 3 unter anderem „unabhängig“ sein. Das Fehlen der empfohlenen Unabhängigkeit könnte sich möglicherweise aus der Mitgliedschaft des Prüfungsausschussvorsitzenden im Aufsichtsrat der

Volkswagen AG und im Vorstand der Porsche Automobil Holding SE herleiten lassen. Diese Tätigkeiten begründen nach Auffassung von Vorstand und Aufsichtsrat weder einen Interessenkonflikt noch beeinträchtigen sie die Arbeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses. Die Abweichung wird rein vorsorglich erklärt.

Ein Nominierungsausschuss erhöht nach Ansicht des Aufsichtsrats lediglich die Zahl der Ausschüsse, ohne die Arbeit des Gremiums spürbar zu verbessern.

Hinsichtlich der Empfehlung in Nummer 5.4.1, Absatz 5 zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Eine Abweichung wird daher rein vorsorglich erklärt, wobei sich der Aufsichtsrat bemühen wird, den Anforderungen der Empfehlung aus dem Kodex gerecht zu werden.

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. Vor dem Hintergrund der Unbestimmtheit der Empfehlung aus Nummer 5.4.6, Absatz 2, Satz 2 des Kodex und der noch nicht geklärten Reichweite einer erfolgsorientierten Vergütungskomponente in Bezug auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung erklären Vorstand und Aufsichtsrat die Abweichung rein vorsorglich.

Den vom Bundesministerium der Justiz am 24. April 2017 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 7. Februar 2017 wurde und wird im Zeitraum seit Inkrafttreten dieser Fassung am 24. April 2017 mit Ausnahme der nachfolgend genannten Nummern entsprochen:

- > 4.2.3, Absatz 2, Satz 3 (variable Bestandteile der Vorstandsvergütung, mehrjährige Bemessungsgrundlage, die im Wesentlichen zukunftsbezogen sein soll),

- > 5.3.2, Absatz 3, Satz 2 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses),
- > 5.3.3 (Nominierungsausschuss),
- > 5.4.1, Absatz 6 (Offenlegungen bei Wahlvorschlägen),
- > 5.4.6, Absatz 2, Satz 2 (erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung).

Die Gründe für die erklärten Abweichungen von den Empfehlungen in den Nummern 5.3.2, Absatz 3, Satz 2, 5.3.3, 5.4.1, Absatz 6 und 5.4.6, Absatz 2, Satz 2 sind oben bereits erläutert.

Die Abweichung von der Empfehlung in Nummer 4.2.3, Absatz 2, Satz 3 in Bezug auf die variablen Bestandteile der Vorstandsvergütung mit Zukunftsbezug wird erstmals erklärt. Da der Aufsichtsrat eine mehrjährige Bemessungsgrundlage, die im Wesentlichen zukunftsbezogen ist, als sinnvoll erachtet, ist eine Anpassung des Vergütungssystems entsprechend den Empfehlungen des aktuell gültigen Kodex derzeit in Vorbereitung, jedoch noch nicht abgeschlossen und umgesetzt.

Zu Nummer 5.4.1, Absatz 2, Satz 1 (Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats, hier: Kompetenzprofil):

Diese Empfehlung hinsichtlich der Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats ist aktuell dahingehend ergänzt worden, dass der Aufsichtsrat neben den Zielen für seine Zusammensetzung auch ein Kompetenzprofil für das Gesamtgremium erarbeiten soll. Nach entsprechenden Beratungen und Festlegungen durch den Aufsichtsrat wird dieser Empfehlung seit dem 30. November 2017 vollumfänglich entsprochen.

Zu Nummer 5.4.1, Absatz 5, Satz 2 (Lebenslauf der Mitglieder des Aufsichtsrats):

Die Empfehlung, Lebensläufe aller Mitglieder des Aufsichtsrats samt einer Übersicht über die wesentlichen Nebentätigkeiten auf der Webseite des Unternehmens jährlich aktualisiert zu veröffentlichen, ist neu in den Kodex aufgenommen worden. Der Aufsichtsrat hat diesen Themenkomplex am 30. November 2017 beraten und entschieden, die Lebensläufe entsprechend zu veröffentlichen.

Bei den Anregungen des Kodex gilt Folgendes:

Der Aufsichtsrat stimmt zu, dass alle Anregungen mit Ausnahme der Anregung aus der Nummer 4.2.3, Absatz 2, Satz 9 (Mehrjährige, variable Vergütungsbestandteile sollten nicht vorzeitig ausbezahlt werden.) erfüllt werden. Der Aufsichtsrat wird eine derartige Vergütungsregel erst in Zukunft verabschieden.

### **/ AKTIENOPTIONSPROGRAMME UND ÄHNLICHE WERTPAPIERORIENTIERTE ANREIZSYSTEME**

Die AUDI AG bietet keine derartigen Programme oder Anreizsysteme an.

### **/ ZIELE ZUR BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS**

Der Aufsichtsrat strebt unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation, des Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Anteils der internationalen Geschäftstätigkeit sowie unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur als Ziel eine Zusammensetzung des Aufsichtsrats an, die die folgenden Elemente berücksichtigt:

- > Mindestens zwei Aufsichtsratsitze für Personen, die in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität verkörpern,
- > mindestens ein Aufsichtsratsitz auf der Anteilseignerseite für Personen ohne potenzielle Interessenkonflikte, insbesondere ohne solche, die aufgrund einer Beratung oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten entstehen können,
- > mindestens ein Aufsichtsratsitz auf Anteilseignerseite für unabhängige Aufsichtsratsmitglieder im Sinne von Nummer 5.4.2 des Kodex (hierbei handelt es sich aktuell um Herrn Senator Helmut Aurenz),
- > mindestens ein Aufsichtsratsitz für Personen, die in besonderem Maße zur Vielfalt (Diversity) im Gremium beitragen.

Der Aufsichtsrat als Gesamtgremium muss über die erforderliche Sachkunde und die erforderlichen Kompetenzen verfügen, um seine Kontrollfunktion wahrnehmen und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen und überwachen zu können. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist.

Wesentliche Kompetenzen und Anforderungen an den Aufsichtsrat als Gesamtgremium sind insbesondere:

- > Kenntnisse oder Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen,
- > Kenntnis der Automobilbranche, des Geschäftsmodells und des Markts, Know-how zu den Produkten,
- > Kenntnisse auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien,
- > Erfahrungen in unternehmerischen Führungspositionen oder Aufsichtsratsgremien großer Unternehmen,

- > Kenntnisse auf den Gebieten Governance, Recht, Compliance,
- > vertiefte Kenntnisse in den Bereichen Finanzen, in der Rechnungslegung oder in der Abschlussprüfung,
- > Kenntnisse des Kapitalmarkts,
- > Kenntnisse in den Bereichen Controlling/Risikomanagement, Internes Kontrollsystem,
- > Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand,
- > vertiefte Kenntnisse oder Erfahrungen in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen.

Das Kompetenzprofil wird mit der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats erfüllt.

### **/ KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG IM INTERNET**

Die Konzernerklärung zur Unternehmensführung gemäß § 315d HGB in Verbindung mit § 289f HGB enthält neben der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat nach § 161 AktG auch Angaben zu Unternehmensführungspraktiken. Darüber hinaus werden die Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat sowie die eingerichteten Gremien und Angaben zur Geschlechterquote beschrieben. Zusätzlich werden seit diesem Berichtsjahr Angaben zum Diversitätskonzept für Vorstand und Aufsichtsrat gemacht.



Lesen Sie online mehr über die **Konzernerklärung** zur Unternehmensführung unter [www.audi.com/unternehmensfuehrung](http://www.audi.com/unternehmensfuehrung).

## **INTEGRITÄT UND COMPLIANCE**

Integrität sowie gesetzes- und regelkonformes Verhalten (Compliance) sind die Grundlagen unseres unternehmerischen Handelns und genießen höchste Priorität im Audi Konzern. Sie bilden die Basis für eine gute Reputation, für das Vertrauen von Kunden und Geschäftspartnern, für das Wohlergehen der Mitarbeiter sowie für einen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg, der nicht durch das Risiko hoher finanzieller Schäden aus Bußgeldern, Gewinnabschöpfungen und Schadensersatzverpflichtungen oder strafrechtlicher Verfolgung beeinträchtigt werden soll. Um dies nicht zu gefährden, bedarf es neben einer auf Integrität basierenden Kultur auch einer wirksamen Compliance im Unternehmen. Hierzu wird im Audi Konzern vorrangig ein präventiver Ansatz verfolgt. Dieser soll Regelverstöße möglichst bereits im Vorfeld ausschließen.

Der Audi Konzern hat seine Organisationsstruktur zu Integrität und Compliance im Geschäftsjahr 2017 grundlegend überarbeitet. So haben wir in diesem Zusammenhang die Themen Integrität, Compliance und Risikomanagement bei der AUDI AG in einer neuen Organisationseinheit gebündelt. Diese wird vom Chief Compliance Officer geleitet und ist direkt dem Vorstand für Finanz, IT und Integrität unterstellt. Die neue Organisationseinheit stärkt die Integritäts-, Compliance- und Risikomanagementaktivitäten und hat im Berichtsjahr mit deutlich erweiterten Ressourcen begonnen, zahlreiche

Bausteine für ein wirksames Integritäts- und Compliance-Management zu erarbeiten bzw. neu zu gestalten. Darüber hinaus soll die konzernweite Erfüllung der Bedingungen aus den erzielten Vereinbarungen zur Dieseldiagnostik sichergestellt werden. Auch die Zusammenarbeit mit dem im Juni 2017 von den US-Behörden eingesetzten unabhängigen Compliance Monitor/Auditor, Herrn Larry D. Thompson, soll durch diese Organisationseinheit gewährleistet werden. Für einen Zeitraum von drei Jahren wird Herr Thompson die Erfüllung der Bedingungen durch Volkswagen und Audi beurteilen und beaufsichtigen. Dazu zählen auch Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Compliance und der Berichts- und Kontrollsysteme sowie die Implementierung eines erweiterten Programms für Compliance und ethisches Verhalten. Dabei wurden im Berichtszeitraum bereits erste Auflagen und Anforderungen aus den Vergleichsvereinbarungen mit den US-Behörden fristgerecht umgesetzt bzw. erfüllt.

### **/ INTEGRITÄT IM AUDI KONZERN**

Im Audi Konzern bezieht sich Integrität auf die Einhaltung ethischer Standards sowie die Ausrichtung des Unternehmens an eigenen Werten und Prinzipien. Damit grenzt sich Integrität von Compliance ab, bei der die Einhaltung gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen sowie interner Regeln und Verhaltensstandards im Vordergrund steht.

## Abgrenzung Integrität und Compliance im Audi Konzern

	Integrität	Compliance
Motivation	vorwiegend intrinsische Motivation (aus Überzeugung/Einsicht)	vorwiegend externe Vorgaben (z. B. durch Gesetzgebung)
Ziel	Förderung von moralischem Handeln	Verhinderung von rechtswidrigem Verhalten
Ansatz	Werte, Unternehmenskultur	klare Regeln, Richtlinien, Kontrollen

Unser im Jahr 2017 gestartetes Integritätsprogramm soll die Unternehmenskultur bei Audi weiter stärken. Im Vordergrund steht dabei der gemeinsame Dialog zum Thema Integrität. Wir wollen den offenen Austausch im Unternehmen fördern, für eine auf Vertrauen basierende Unternehmenskultur werben sowie integrires und werteorientiertes Handeln bei Audi fest verankern. Dazu wurden sechs Themenfelder definiert, die auch innerhalb des Volkswagen Konzerns abgestimmt sind. Neben Integrität sind für uns zudem die Werte Offenheit, Wertschätzung und Verantwortung von besonderer Bedeutung.

### Themenfelder des Integritätsprogramms



Darüber hinaus hat Audi Maßnahmen zur Förderung einer sogenannten Speak-up-Kultur umgesetzt, die einen Beitrag zur Veränderung der Unternehmenskultur liefern soll. Beispielsweise wurde auf einer Audi internen Social-Media-Plattform ein Forum für den Austausch zum Thema Integrität geschaffen. Mit der Durchführung verschiedener Kommunikationsmaßnahmen und Veranstaltungen zu Integrität und Compliance soll die offene Kommunikation zu diesen Themen im Unternehmen gefördert werden.

### / COMPLIANCE-MANAGEMENTSYSTEM IM AUDI KONZERN

Das Compliance-Managementsystem (CMS) soll sicherstellen, dass sich die Organmitglieder und Mitarbeiter des Audi Konzerns den gesetzlichen sowie internen Regelungen entsprechend verhalten. Es umfasst alle Maßnahmen und Systeme, um die Einhaltung der Compliance im Unternehmen zu koordinieren und sicherzustellen – insbesondere die Durchführung des Compliance-Programms. Neben den Geschäftsbereichen der AUDI AG, die durch sogenannte Risiko-Compliance-Koordinatoren vertreten werden, stehen auch 30 Beteiligungsgesellschaften weltweit im Fokus des CMS, in denen lokale Compliance-Officer als Multiplikatoren dienen.

Innerhalb des Audi Konzerns haben wir originäre Compliance-Themen definiert, deren Beachtung wesentlich für den Schutz unserer Marken ist. Diese werden dauerhaft verfolgt und durch das jährlich aktualisierte Compliance-Programm ergänzt. Sie spiegeln im Wesentlichen auch die gesetzlichen Grundlagen wider, denen ein Unternehmen entsprechen muss. Für die originären Compliance-Themen bietet Audi bereits verschiedene Informations- und Schulungsmaßnahmen sowie einzelfallbezogene Beratungsleistungen an. Zudem sind die Anforderungen zu spezifischen Themen in Unternehmensrichtlinien festgehalten, die im Auftrag des Vorstands erlassen wurden und für alle Mitarbeiter verbindlich sind.

Originäre Compliance-Themen bei Audi:

- > Antikorruption
- > Geschäftspartnerüberprüfung
- > Kartellrecht
- > Geldwäscheprävention
- > Datenschutz
- > Informationssicherheit
- > Insiderinformationen
- > Vergabe von Fremdleistungen

Das Compliance-Programm ist ein wichtiges Instrument zur Schaffung einer einheitlichen Basis von Compliance-Aktivitäten im Audi Konzern und wird jährlich durch den Vorstand Finanz, IT und Integrität freigegeben. Es umfasst neben der kontinuierlichen Bearbeitung der originären Compliance-Themen ausgewählte Schwerpunkte, welche den aktuellen Entwicklungen im Unternehmen und in der Branche Rechnung tragen. Die Aktivitäten im Berichtszeitraum wurden unter anderem durch die Vorgaben aus dem mit den US-Behörden getroffenen Vergleichsvereinbarungen infolge der Dieselmaterie maßgeblich bestimmt.

### **// NEUER AUDI CODE OF CONDUCT**

Die Audi Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) wurden im Jahr 2017 vollständig überarbeitet. Sie legen die wesentlichen Prinzipien fest, welche für die tägliche Arbeit in unserem Unternehmen gelten. Damit wird zum Ausdruck gebracht, mit welchem Selbstverständnis und nach welchen grundlegenden Regeln bei Audi gehandelt wird. Vor allem werden Orientierung, Rat und Hilfe für integriertes Verhalten am Arbeitsplatz, als Geschäftspartner und als Mitglied der Gesellschaft gegeben. Die Verhaltensgrundsätze stehen im Einklang mit den Grundsätzen des Volkswagen Konzerns und sind bei Audi konzernweit gültig sowie für alle Mitarbeiter verbindlich, unabhängig von der Hierarchieebene. Zudem erhalten alle seit Oktober 2017 neu eingestellten Mitarbeiter verpflichtende Schulungen zum Code of Conduct.

### **// NEUES AUDI HINWEISGEBERSYSTEM**

Für Unternehmen ist es wichtig, schwerwiegendes Fehlverhalten frühzeitig zu erkennen, dieses aufzuarbeiten und möglichst zeitnah abzustellen. Deshalb wurde das neue Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum auch bei Audi eingeführt und mit kommunikativen Maßnahmen begleitet. Unser Hinweisgebersystem stellt den Schutz des Hinweisgebers sowie des Betroffenen, ein faires Verfahren und die vertrauliche Bearbeitung der Hinweise in den Mittelpunkt. Die Identität des Hinweisgebers wird ebenso wie seine Angaben streng vertraulich behandelt und für Betroffene gilt die Unschuldsvermutung, solange ein Regelverstoß nicht nachgewiesen ist. Bei Unregelmäßigkeiten oder Verstößen in Zusammenhang mit dem Audi Konzern stehen dem Hinweisgeber verschiedene Kanäle zur Abgabe einer Meldung zur Verfügung. Dazu zählen sowohl unmittelbare Wege wie

telefonisch, per E-Mail, per Post oder persönlich beim neuen Audi Aufklärungs-Office als auch mittelbare durch die weiterhin zur Verfügung stehenden Ombudsleute (externe Vertrauensanwälte) des Volkswagen Konzerns. Anonyme Meldungen sind – soweit das jeweils anwendbare Recht dies nicht ausdrücklich untersagt – ebenfalls möglich. Das Audi Aufklärungs-Office dokumentiert und prüft jeden ihm zugegangenen Hinweis. Mitglieder des Managements sind verpflichtet, dem neu eingerichteten Audi Aufklärungs-Office Hinweise auf schwere Regelverstöße zu melden. In entsprechenden Verdachtsfällen wird eine untersuchende Einheit beauftragt. Nach Bewertung des Untersuchungsberichts werden dem Personalwesen etwaige Ahnungsmaßnahmen empfohlen.

### **// WEITERE SCHWERPUNKTE**

Zusätzlich zur regelmäßigen Erfassung detaillierter Risikoeinschätzungen zum Thema Compliance im Rahmen des GRC-Regelprozesses stand im Berichtsjahr auch die Weiterführung der Compliance-Interviews im In- und Ausland im Vordergrund. Bei der AUDI AG sollen diese strukturierten Befragungen Compliance-Risiken der operativen Bereiche identifizieren, um so Compliance- und Organisationsstrukturen gleichermaßen zu optimieren. Bei den Audi Beteiligungsgesellschaften wird mithilfe der Interviews transparent, in welchem Maße ein CMS etabliert wurde, welche Inhalte inkludiert sind, in welchem Umfang geschult wird und wie der Wirkungsgrad in den betroffenen Bereichen ausgeprägt ist.

Ein weiterer Schwerpunkt des Compliance-Programms 2017 war der Start zur Überarbeitung der Audi Regelungswelt. Ziele sind die Neustrukturierung und Verschlankung der internen Unternehmensregelungen sowie die Optimierung von Sicherheit und Effizienz in den Prozessen.

Im Rahmen des operativen Geschäfts arbeitet der Audi Konzern mit vielen Partnern zusammen. Um verantwortungsvolles Handeln in diesen Geschäftsbeziehungen sicherzustellen, überprüft Audi systematisch und risikobasiert seine Geschäftspartner auf deren Integrität und hat diesen Schwerpunkt auch im Jahr 2017 weiter vorangetrieben.



Lesen Sie mehr zum Thema **Integrität und Compliance** im Magazinteil auf den Seiten 32 ff.

## VERGÜTUNGSBERICHT

### **/ VERGÜTUNGSSYSTEMATIK FÜR AUFSICHTSRAT UND VORSTAND**

Der Vergütungsbericht enthält die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütungen von Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG sowie individualisierte Angaben zur Altersversorgung der Mitglieder des Vorstands gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe a) Satz 5 ff. HGB und des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK). Darüber hinaus erläutern wir die Grundzüge des Vergütungssystems des Vorstands und des Aufsichtsrats.

### **/ GRUNDSÄTZE UND WEITERENTWICKLUNG DER VORSTANDSVERGÜTUNG**

Über das Vergütungssystem und die jeweilige Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder der AUDI AG beschließt das Aufsichtsratsplenium auf Vorschlag des Präsidiums. Bei der Vergütung für aktive Vorstandsmitglieder werden die gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) und die Empfehlungen des DCGK umgesetzt. Insbesondere ist die Vergütungsstruktur gemäß dem Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG; § 87 Abs. 1 AktG) auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet.

Das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder wurde durch die 121. Ordentliche Hauptversammlung am 20. Mai 2010 mit 99,70 Prozent der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Die Höhe der Vorstandsvergütung soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds und der Vergütungsstruktur, die ansonsten im Audi Konzern und im Volkswagen Konzern gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

### **// BESTANDTEILE DER VORSTANDSVERGÜTUNG**

Die Bezüge des Vorstands setzen sich aus fixen (erfolgsunabhängigen) und variablen (erfolgsabhängigen) Bestandteilen zusammen. Durch die fixen Bestandteile ist einerseits eine Grundvergütung gewährleistet, die es dem einzelnen Vorstandsmitglied gestattet, seine Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns auszurichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Andererseits stellen variable Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Unternehmens abhängen, eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher.

Die Vergütung weist mit Aufsichtsratsbeschluss vom 24. November 2016 insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen auf.

### **/// FIXE VERGÜTUNG**

Die fixe (erfolgsunabhängige) Vergütung setzt sich aus der Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Festvergütung enthält neben der Grundvergütung in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Audi Konzern-, Tochter- und Beteiligungsgesellschaften. Die Nebenleistungen resultieren aus der Gewährung von Sachbezügen. Dazu gehören insbesondere die Überlassung von Betriebsmitteln, zum Beispiel Dienstwagen, sowie die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf diese Sachbezüge entfallen, werden dabei im Rahmen betrieblicher Festlegungen von der AUDI AG getragen.

Die Grundvergütung wird turnusmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

### **/// VARIABLE VERGÜTUNG**

Die variable (erfolgsabhängige) Vergütung setzt sich zusammen aus einer Sondervergütung, die sich auf die Geschäftsentwicklung des Berichtsjahres und des vorangegangenen

Jahres bezieht (zweijähriger Betrachtungszeitraum), sowie seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI, langfristiger Anreiz), dem eine Betrachtung des Berichtsjahres und der drei vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt (vierjähriger Betrachtungszeitraum). Diese beiden Komponenten der variablen Vergütung beruhen damit auf mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und tragen sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung. Darüber hinaus können individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder bonifiziert werden (einjährige variable Vergütung).

Die in der Tabelle „Vorstandsvergütung 2017 gemäß HGB“ ausgewiesenen Werte entsprechen den im Jahresabschluss 2017 als Aufwand erfassten Werten.

Die in den Tabellen „Vorstandsvergütungen (Zufluss) gemäß DCGK“ ausgewiesenen Werte entsprechen den Auszahlungsbeträgen im jeweiligen Geschäftsjahr.

Die in den Tabellen „Vorstandsvergütung (Gewährte Zuwendungen) gemäß DCGK“ ausgewiesenen Werte basieren auf einem mittleren Wahrscheinlichkeitsszenario.

Bei außerordentlichen Entwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Begrenzung der variablen Vergütungsbestandteile vornehmen (Cap).

#### **//// BONUS**

Der Bonus (Sondervergütung) honoriert eine positive Geschäftsentwicklung des Audi Konzerns. Grundsätzlich orientiert sich die Höhe des Bonus im Wesentlichen an den erzielten Ergebnissen, der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens sowie der persönlichen Leistung des jeweiligen Vorstandsmitglieds. Als Bemessungsgrundlage dient der Zweijahresdurchschnitt des Operativen Ergebnisses. Die Systematik wird regelmäßig vom Aufsichtsrat hinsichtlich der Möglichkeit notwendiger Anpassungen überprüft.

#### **//// LONG TERM INCENTIVE (LTI)**

Maßgeblich für die Höhe des LTI ist für Audi als Marke des Volkswagen Konzerns das Erreichen der Ziele der Strategie 2018 des Volkswagen Konzerns, die dem für das Geschäftsjahr 2017

gültigen Vergütungssystem zugrunde gelegt ist. Die Zielfelder sind:

- > Top-Kundenzufriedenheit, gemessen am Kundenzufriedenheitsindex,
- > Top-Arbeitgeber, gemessen am Mitarbeiterindex,
- > Absatzsteigerung, gemessen am Wachstumsindex, und
- > Steigerung der Rendite, gemessen am Renditeindex.

Der Kundenzufriedenheitsindex errechnet sich anhand von Indikatoren, die die Gesamtzufriedenheit unserer Kunden mit den ausliefernden Händlern, den Neufahrzeugen und den Servicebetrieben auf Basis des jeweils vorangehenden Werkstattbesuchs abbilden. Der Mitarbeiterindex wird aus den Indikatoren „Beschäftigung“ und „Produktivität“ sowie der Beteiligungsquote und dem Ergebnis von Mitarbeiterbefragungen ermittelt. Der Wachstumsindex errechnet sich aus den Indikatoren „Auslieferung an Kunden“ und „Marktanteil“. Der Renditeindex ergibt sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite und der Dividende der Stammaktie.

Die ermittelten Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich Mitarbeiter und zur Absatzsituation werden addiert und das Ergebnis anschließend mit dem Renditeindex multipliziert. Diese Methodik stellt sicher, dass der LTI nur dann ausgezahlt wird, wenn der Konzern auch finanziell erfolgreich ist. Wird bei der Umsatzrendite der Schwellenwert von 1,5 Prozent nicht überschritten, beträgt der Renditeindex null. Folglich liegt dann auch der Gesamtindex für das betreffende Geschäftsjahr bei null.

#### **/// SONSTIGE VEREINBARUNGEN**

Für Verträge mit Mitgliedern des Vorstands besteht im Krankheitsfall Anspruch auf eine sechs- bis zwölfmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge, nicht aber über die Dauer des Dienstverhältnisses hinaus. Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch auf das Ruhegehalt.

Zudem besteht für Verträge mit Mitgliedern des Vorstands Anspruch auf 60 Prozent Witwenrente bzw. 15 Prozent Waisengeld für eine Halbwaise und 30 Prozent für eine Vollwaise bezogen auf das Ruhegehalt.

**/ VORSTANDSVERGÜTUNG 2017 GEMÄSS HGB**

in EUR	2017			2016
	Erfolgs-unabhängige Vergütung	Erfolgsabhängige Vergütung <sup>1)2)</sup>	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge <sup>3)</sup>
Prof. Rupert Stadler <sup>4)</sup>	810.000	1.955.000	2.765.000	2.987.500
Wendelin Göbel (seit 01.09.2017)	198.226	694.000	892.226	-
Peter Kössler (seit 01.09.2017)	196.726	694.000	890.726	-
Dr. Bernd Martens	613.820	1.920.000	2.533.820	2.820.398
Dr.-Ing. Peter Mertens (seit 01.05.2017) <sup>5)</sup>	6.418.686	1.389.000	7.807.686	-
Abraham Schot (seit 01.09.2017)	192.835	694.000	886.835	-
Alexander Seitz (seit 01.09.2017)	511.759	694.000	1.205.759	-
Prof. h. c. Thomas Sigi (bis 31.08.2017)	432.295	1.414.000	1.846.295	2.753.632
Axel Strotbek (bis 31.08.2017)	442.161	1.380.667	1.822.828	2.770.806
Dr. Dietmar Voggenreiter (bis 31.08.2017)	475.739	1.380.667	1.856.406	2.242.392
Prof. Dr.-Ing. Hubert Walzl (bis 31.08.2017)	469.804	1.414.000	1.883.804	2.779.088
Im Vorjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands	-	-	-	2.059.488
<b>Summe</b>	<b>10.762.051</b>	<b>13.629.334</b>	<b>24.391.385</b>	<b>18.413.304</b>

1) Entspricht den im Geschäftsjahr zurückgestellten Beträgen. Die Höhe der Auszahlung wird durch den Aufsichtsrat festgesetzt.

2) Zudem ergibt sich im Jahr 2017 aufgrund von Rückstellungsüberdeckungen ein Ertrag von -1.225.648 EUR (Prof. h. c. Thomas Sigi: -2.020 EUR; Prof. Dr.-Ing. Hubert Walzl: -2.020 EUR; Dr. Bernd Martens: 27.980 EUR; Axel Strotbek: -52.020 EUR; Dr. Dietmar Voggenreiter: 351.411 EUR; im Vorjahr ausgeschiedene Vorstände: -1.548.979 EUR).

3) Zudem ergab sich im Jahr 2016 aufgrund von Rückstellungsunterdeckungen ein Aufwand (Bezüge) in Höhe von 2.676.136 EUR (Prof. Rupert Stadler: 490.088 EUR, Dr. Dietmar Voggenreiter: 71.428 EUR, Axel Strotbek, Prof. h. c. Thomas Sigi, Prof. Dr.-Ing. Hubert Walzl, Dr. Bernd Martens je 528.655 EUR).

4) Die Vergütung von Herrn Prof. Rupert Stadler wird aufgrund seiner Tätigkeit als Konzernvorstand der Volkswagen AG nach der Konzernsystematik ermittelt und anteilig an die AUDI AG weiterberechnet. Dadurch können sich zeitliche und sachliche Abweichungen ergeben.

5) Zur Kompensation von verloren gegangenen Ansprüchen aufgrund des Arbeitgeberwechsels erhielt Herr Dr.-Ing. Peter Mertens 6,0 Mio. EUR.

**/ VORSTANDSVERGÜTUNGEN (ZUFLUSS) GEMÄSS DCGK**

Die hier als Zufluss ausgewiesenen Werte der variablen Vergütung entsprechen den Auszahlungsbeträgen im jeweiligen Geschäftsjahr.

in EUR	Prof. Rupert Stadler <sup>1)</sup> Vorsitzender des Vorstands	
	2017	2016
Festvergütung	810.000	810.000
Nebenleistungen	-	-
<b>Summe</b>	<b>810.000</b>	<b>810.000</b>
Einjährige variable Vergütung	974.431	883.315
Mehrjährige variable Vergütung	1.203.069	1.374.045
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	560.706	637.950
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	642.363	736.095
<b>Summe</b>	<b>2.987.500</b>	<b>3.067.360</b>
Versorgungsaufwand <sup>2)</sup>	-	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.987.500</b>	<b>3.067.360</b>

1) Die Vergütung von Herrn Prof. Rupert Stadler wird aufgrund seiner Tätigkeit als Konzernvorstand der Volkswagen AG nach der Konzernsystematik ermittelt und anteilig an die AUDI AG weiterberechnet. Dadurch können sich zeitliche und sachliche Abweichungen ergeben.

2) Die Versorgungszusage gegenüber Herrn Prof. Rupert Stadler ist von der Volkswagen AG erteilt.

<i>in EUR</i>	Wendelin Göbel	
	Personal und Organisation	
	Eintritt: 1. September 2017	
	2017	2016
Festvergütung	180.000	-
Nebenleistungen	18.226	-
<b>Summe</b>	<b>198.226</b>	<b>-</b>
Einjährige variable Vergütung	-	-
Mehrfährige variable Vergütung	-	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
<b>Summe</b>	<b>198.226</b>	<b>-</b>
Versorgungsaufwand	162.954	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>361.180</b>	<b>-</b>

<i>in EUR</i>	Peter Kössler	
	Produktion und Logistik	
	Eintritt: 1. September 2017	
	2017	2016
Festvergütung	180.000	-
Nebenleistungen	16.726	-
<b>Summe</b>	<b>196.726</b>	<b>-</b>
Einjährige variable Vergütung	-	-
Mehrfährige variable Vergütung	-	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
<b>Summe</b>	<b>196.726</b>	<b>-</b>
Versorgungsaufwand	96.721	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>293.447</b>	<b>-</b>

<i>in EUR</i>	Dr. Bernd Martens	
	Beschaffung	
	2017	2016
	Festvergütung	560.000
Nebenleistungen	53.820	137.078
<b>Summe</b>	<b>613.820</b>	<b>697.078</b>
Einjährige variable Vergütung	980.000	951.000
Mehrfährige variable Vergütung	1.171.300	1.484.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	689.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	795.000
<b>Summe</b>	<b>2.765.120</b>	<b>3.132.078</b>
Versorgungsaufwand	353.368	517.536
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>3.118.488</b>	<b>3.649.614</b>

<i>in EUR</i>	Dr.-Ing. Peter Mertens	
	Technische Entwicklung	
	Eintritt: 1. Mai 2017	
	2017	2016
Festvergütung <sup>1)</sup>	6.360.000	-
Nebenleistungen	58.686	-
<b>Summe</b>	<b>6.418.686</b>	<b>-</b>
Einjährige variable Vergütung	-	-
Mehrfährige variable Vergütung	-	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
<b>Summe</b>	<b>6.418.686</b>	<b>-</b>
Versorgungsaufwand	928.370	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>7.347.056</b>	<b>-</b>

1) Zur Kompensation von verloren gegangenen Ansprüchen aufgrund des Arbeitgeberwechsels erhielt Herr Dr.-Ing. Peter Mertens 6,0 Mio. EUR.

<i>in EUR</i>	Abraham Schot	
	Marketing und Vertrieb	
	Eintritt: 1. September 2017	
	2017	2016
Festvergütung	180.000	-
Nebenleistungen	12.835	-
<b>Summe</b>	<b>192.835</b>	<b>-</b>
Einjährige variable Vergütung	-	-
Mehrfährige variable Vergütung	-	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
<b>Summe</b>	<b>192.835</b>	<b>-</b>
Versorgungsaufwand	85.314	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>278.149</b>	<b>-</b>

<i>in EUR</i>	Alexander Seitz	
	Finanz, IT und Integrität	
	Eintritt: 1. September 2017	
	2017	2016
Festvergütung	180.000	-
Nebenleistungen	331.759	-
<b>Summe</b>	<b>511.759</b>	<b>-</b>
Einjährige variable Vergütung	-	-
Mehrfährige variable Vergütung	-	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-
<b>Summe</b>	<b>511.759</b>	<b>-</b>
Versorgungsaufwand	156.668	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>668.427</b>	<b>-</b>

<i>in EUR</i>	Prof. h. c. Thomas Sigi	
	Personal und Organisation	
	Austritt: 31. August 2017	
	2017	2016
Festvergütung	380.000	560.000
Nebenleistungen	52.295	70.312
<b>Summe</b>	<b>432.295</b>	<b>630.312</b>
Einjährige variable Vergütung	950.000	951.000
Mehrfährige variable Vergütung	1.171.300	1.484.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	689.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	795.000
<b>Summe</b>	<b>2.553.595</b>	<b>3.065.312</b>
Versorgungsaufwand	286.712	580.745
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.840.307</b>	<b>3.646.057</b>

<i>in EUR</i>	Axel Strotbek	
	Finanz, IT und Integrität	
	Austritt: 31. August 2017	
	2017	2016
Festvergütung	380.000	560.000
Nebenleistungen	62.161	87.486
<b>Summe</b>	<b>442.161</b>	<b>647.486</b>
Einjährige variable Vergütung	900.000	951.000
Mehrfährige variable Vergütung	1.171.300	1.484.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	689.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	795.000
<b>Summe</b>	<b>2.513.461</b>	<b>3.082.486</b>
Versorgungsaufwand	198.839	475.025
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.712.300</b>	<b>3.557.511</b>

<i>in EUR</i>	Dr. Dietmar Voggenreiter	
	Marketing und Vertrieb	
	Austritt: 31. August 2017	
	2017	2016
Festvergütung	359.000	459.334
Nebenleistungen	116.739	63.169
<b>Summe</b>	<b>475.739</b>	<b>522.503</b>
Einjährige variable Vergütung	900.000	128.000
Mehrfährige variable Vergütung	1.171.300	201.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	93.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	108.000
<b>Summe</b>	<b>2.547.039</b>	<b>851.503</b>
Versorgungsaufwand	199.307	488.861
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.746.346</b>	<b>1.340.364</b>

in EUR	Prof. Dr.-Ing. Hubert Waltl	
	Produktion und Logistik	
	Austritt: 31. August 2017	
	2017	2016
Festvergütung	380.000	560.000
Nebenleistungen	89.804	95.768
<b>Summe</b>	<b>469.804</b>	<b>655.768</b>
Einjährige variable Vergütung	950.000	951.000
Mehrjährige variable Vergütung	1.171.300	1.484.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	689.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	795.000
<b>Summe</b>	<b>2.591.104</b>	<b>3.090.768</b>
Versorgungsaufwand	132.910	395.709
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.724.014</b>	<b>3.486.477</b>

### / VORSTANDSVERGÜTUNG (GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN) GEMÄSS DCGK

Die hier als gewährte Zuwendungen ausgewiesenen Werte der variablen Vergütung basieren auf einem mittleren Wahrscheinlichkeitsszenario.

in EUR	Prof. Rupert Stadler <sup>1)</sup>			
	Vorsitzender des Vorstands			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung	810.000	810.000	810.000	810.000
Nebenleistungen	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>810.000</b>	<b>810.000</b>	<b>810.000</b>	<b>810.000</b>
Einjährige variable Vergütung	883.315	-	1.590.000	883.315
Mehrjährige variable Vergütung	1.374.045	-	3.180.000	1.374.045
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	637.950	-	1.590.000	637.950
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	736.095	-	1.590.000	736.095
<b>Summe</b>	<b>3.067.360</b>	<b>810.000</b>	<b>5.580.000</b>	<b>3.067.360</b>
Versorgungsaufwand <sup>2)</sup>	-	-	-	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>3.067.360</b>	<b>810.000</b>	<b>5.580.000</b>	<b>3.067.360</b>

1) Die Vergütung von Herrn Prof. Rupert Stadler wird aufgrund seiner Tätigkeit als Konzernvorstand der Volkswagen AG nach der Konzernsystematik ermittelt und anteilig an die AUDI AG weiterberechnet. Dadurch können sich zeitliche und sachliche Abweichungen ergeben.

2) Die Versorgungszusage gegenüber Herrn Prof. Rupert Stadler ist von der Volkswagen AG erteilt.

<i>in EUR</i>	Wendelin Göbel			
	Personal und Organisation			
	Eintritt: 1. September 2017			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung	186.667	186.667	186.667	-
Nebenleistungen	18.226	18.226	18.226	-
<b>Summe</b>	<b>204.893</b>	<b>204.893</b>	<b>204.893</b>	-
Einjährige variable Vergütung	-	-	353.334	-
Mehrjährige variable Vergütung	-	-	706.668	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	353.334	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	353.334	-
<b>Summe</b>	<b>204.893</b>	<b>204.893</b>	<b>1.264.895</b>	-
Versorgungsaufwand	162.954	162.954	162.954	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>367.847</b>	<b>367.847</b>	<b>1.427.849</b>	-

<i>in EUR</i>	Peter Kössler			
	Produktion und Logistik			
	Eintritt: 1. September 2017			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung	186.667	186.667	186.667	-
Nebenleistungen	16.726	16.726	16.726	-
<b>Summe</b>	<b>203.393</b>	<b>203.393</b>	<b>203.393</b>	-
Einjährige variable Vergütung	-	-	353.334	-
Mehrjährige variable Vergütung	-	-	706.668	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	353.334	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	353.334	-
<b>Summe</b>	<b>203.393</b>	<b>203.393</b>	<b>1.263.395</b>	-
Versorgungsaufwand	96.721	96.721	96.721	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>300.114</b>	<b>300.114</b>	<b>1.360.116</b>	-

<i>in EUR</i>	Dr. Bernd Martens			
	Beschaffung			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
	Festvergütung	560.000	560.000	560.000
Nebenleistungen	53.820	53.820	53.820	137.078
<b>Summe</b>	<b>613.820</b>	<b>613.820</b>	<b>613.820</b>	<b>697.078</b>
Einjährige variable Vergütung	980.000	-	1.060.000	951.000
Mehrjährige variable Vergütung	1.171.300	-	2.120.000	1.484.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	-	1.060.000	689.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	-	1.060.000	795.000
<b>Summe</b>	<b>2.765.120</b>	<b>613.820</b>	<b>3.793.820</b>	<b>3.132.078</b>
Versorgungsaufwand	353.368	353.368	353.368	517.536
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>3.118.488</b>	<b>967.188</b>	<b>4.147.188</b>	<b>3.649.614</b>

<i>in EUR</i>	Dr.-Ing. Peter Mertens			
	Technische Entwicklung			
	Eintritt: 1. Mai 2017			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung <sup>1)</sup>	6.373.334	6.373.334	6.373.334	-
Nebenleistungen	58.686	58.686	58.686	-
<b>Summe</b>	<b>6.432.020</b>	<b>6.432.020</b>	<b>6.432.020</b>	<b>-</b>
Einjährige variable Vergütung	-	-	706.667	-
Mehrfährige variable Vergütung	-	-	1.413.334	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	706.667	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	706.667	-
<b>Summe <sup>2)</sup></b>	<b>6.432.020</b>	<b>6.432.020</b>	<b>8.552.021</b>	<b>-</b>
Versorgungsaufwand	928.370	928.370	928.370	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>7.360.390</b>	<b>7.360.390</b>	<b>9.480.391</b>	<b>-</b>

1) Zur Kompensation von verloren gegangenen Ansprüchen aufgrund des Arbeitgeberwechsels erhielt Herr Dr.-Ing. Peter Mertens 6,0 Mio. EUR.

2) beinhaltet einen Aufstockungsbetrag auf Mindestvergütung in Höhe von 1,87 Mio. EUR

<i>in EUR</i>	Abraham Schot			
	Marketing und Vertrieb			
	Eintritt: 1. September 2017			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung	186.667	186.667	186.667	-
Nebenleistungen	12.835	12.835	12.835	-
<b>Summe</b>	<b>199.502</b>	<b>199.502</b>	<b>199.502</b>	<b>-</b>
Einjährige variable Vergütung	-	-	353.334	-
Mehrfährige variable Vergütung	-	-	706.668	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	353.334	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	353.334	-
<b>Summe</b>	<b>199.502</b>	<b>199.502</b>	<b>1.259.504</b>	<b>-</b>
Versorgungsaufwand	85.314	85.314	85.314	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>284.816</b>	<b>284.816</b>	<b>1.344.818</b>	<b>-</b>

<i>in EUR</i>	Alexander Seitz			
	Finanz, IT und Integrität			
	Eintritt: 1. September 2017			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung	186.667	186.667	186.667	-
Nebenleistungen	331.759	331.759	331.759	-
<b>Summe</b>	<b>518.426</b>	<b>518.426</b>	<b>518.426</b>	<b>-</b>
Einjährige variable Vergütung	-	-	353.334	-
Mehrfährige variable Vergütung	-	-	706.668	-
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	353.334	-
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	-	-	353.334	-
<b>Summe</b>	<b>518.426</b>	<b>518.426</b>	<b>1.578.428</b>	<b>-</b>
Versorgungsaufwand	156.668	156.668	156.668	-
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>675.094</b>	<b>675.094</b>	<b>1.735.096</b>	<b>-</b>

<i>in EUR</i>	Prof. h. c. Thomas Sigi			
	Personal und Organisation			
	Austritt: 31. August 2017			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung	373.334	373.334	373.334	560.000
Nebenleistungen	52.295	52.295	52.295	70.312
<b>Summe</b>	<b>425.629</b>	<b>425.629</b>	<b>425.629</b>	<b>630.312</b>
Einjährige variable Vergütung	950.000	-	706.667	951.000
Mehrjährige variable Vergütung	1.171.300	-	1.413.334	1.484.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	-	706.667	689.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	-	706.667	795.000
<b>Summe</b>	<b>2.546.929</b>	<b>425.629</b>	<b>2.545.630</b>	<b>3.065.312</b>
Versorgungsaufwand	286.712	286.712	286.712	580.745
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.833.641</b>	<b>712.341</b>	<b>2.832.342</b>	<b>3.646.057</b>

<i>in EUR</i>	Axel Strotbek			
	Finanz, IT und Integrität			
	Austritt: 31. August 2017			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung	373.334	373.334	373.334	560.000
Nebenleistungen	62.161	62.161	62.161	87.486
<b>Summe</b>	<b>435.495</b>	<b>435.495</b>	<b>435.495</b>	<b>647.486</b>
Einjährige variable Vergütung	900.000	-	706.667	951.000
Mehrjährige variable Vergütung	1.171.300	-	1.413.334	1.484.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	-	706.667	689.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	-	706.667	795.000
<b>Summe</b>	<b>2.506.795</b>	<b>435.495</b>	<b>2.555.496</b>	<b>3.082.486</b>
Versorgungsaufwand	198.839	198.839	198.839	475.025
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.705.634</b>	<b>634.334</b>	<b>2.754.335</b>	<b>3.557.511</b>

<i>in EUR</i>	Dr. Dietmar Voggenreiter			
	Marketing und Vertrieb			
	Austritt: 31. August 2017			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung	373.334	373.334	373.334	459.334
Nebenleistungen	116.739	116.739	116.739	63.169
<b>Summe</b>	<b>490.073</b>	<b>490.073</b>	<b>490.073</b>	<b>522.503</b>
Einjährige variable Vergütung	900.000	-	706.667	768.000
Mehrjährige variable Vergütung	1.171.300	-	1.413.334	1.206.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	-	706.667	558.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	-	706.667	648.000
<b>Summe</b>	<b>2.561.373</b>	<b>490.073</b>	<b>2.610.074</b>	<b>2.496.503</b>
Versorgungsaufwand	199.307	199.307	199.307	488.861
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.760.680</b>	<b>689.380</b>	<b>2.809.381</b>	<b>2.985.364</b>

in EUR	Prof. Dr.-Ing. Hubert Waltl			
	Produktion und Logistik			
	Austritt: 31. August 2017			
	2017	2017 (Minimum)	2017 (Maximum)	2016
Festvergütung	373.334	373.334	373.334	560.000
Nebenleistungen	89.804	89.804	89.804	95.768
<b>Summe</b>	<b>463.138</b>	<b>463.138</b>	<b>463.138</b>	<b>655.768</b>
Einjährige variable Vergütung	950.000	-	706.667	951.000
Mehrjährige variable Vergütung	1.171.300	-	1.413.334	1.484.000
Sondervergütung (zweijähriger Betrachtungszeitraum)	545.900	-	706.667	689.000
LTI (vierjähriger Betrachtungszeitraum)	625.400	-	706.667	795.000
<b>Summe</b>	<b>2.584.438</b>	<b>463.138</b>	<b>2.583.139</b>	<b>3.090.768</b>
Versorgungsaufwand	132.910	132.910	132.910	395.709
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2.717.348</b>	<b>596.048</b>	<b>2.716.049</b>	<b>3.486.477</b>

### / LEISTUNGEN BEI REGULÄRER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Den Mitgliedern des Vorstands sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollen- dung des 63. Lebensjahres gezahlt bzw. zur Verfügung gestellt. Bei Verträgen ab Oktober 2015 gilt grundsätzlich die Altersgrenze von 65 Jahren.

Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz der Grund- vergütung. Der individuelle Prozentsatz steigt mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um einen festgelegten Prozentsatz und beträgt bis zu 50 Prozent der zur Beendi- gung des Dienstverhältnisses vereinbarten monatlichen Grundvergütung.

Die Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 betragen am 31. Dezember 2017 für Mitglieder des aktiven Vorstands 32.951 (34.330) Tsd. EUR, der Rückstellung wurden inklusi- ve versicherungsmathematischer Effekte nach IAS 19 und Übertragungen im Berichtsjahr 23.040 (7.646) Tsd. EUR zugeführt.

In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen. Die nach handelsrechtlichen Vorschriften bewerteten Pensionsver- pflichtungen betragen 22.080 (20.074) Tsd. EUR, der Rück- stellung wurden inklusive Übertragungen handelsrecht- lich im Berichtsjahr 16.259 (417) Tsd. EUR zugeführt. Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog zur Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwen- dung des § 16 des Gesetzes zur Verbesserung der betrieb- lichen Altersversorgung (BetrAVG) nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterblie- benen haben im vergangenen Jahr 10.914 (6.744) Tsd. EUR erhalten. Für diesen Personenkreis, der auch im Geschäftsjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands umfasst, bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 99.642 (77.964) Tsd. EUR bzw. nach handelsrechtlichen Vorschriften in Höhe von 75.551 (57.952) Tsd. EUR.

**// PENSIONEN DES VORSTANDS 2017 (IFRS)**

in EUR	2017		2016	
	Versorgungsaufwand	Barwert zum 31. Dezember	Versorgungsaufwand	Barwert zum 31. Dezember
Prof. Rupert Stadler <sup>1)</sup>	-	-	-	-
Wendelin Göbel (seit 01.09.2017) <sup>2)</sup>	162.954	7.933.714	-	-
Peter Kössler (seit 01.09.2017) <sup>2)</sup>	96.721	7.448.299	-	-
Dr. Bernd Martens	353.368	7.154.405	517.536	7.197.418
Dr.-Ing. Peter Mertens (seit 01.05.2017) <sup>2)</sup>	928.370	1.146.784	-	-
Abraham Schot (seit 01.09.2017) <sup>2)</sup>	85.314	3.859.969	-	-
Alexander Seitz (seit 01.09.2017) <sup>2)</sup>	156.668	5.407.965	-	-
Prof. h. c. Thomas Sigi (bis 31.08.2017) <sup>2)</sup>	286.712	-	580.745	6.169.039
Axel Strotbek (bis 31.08.2017) <sup>2)</sup>	198.839	-	475.025	7.829.187
Dr. Dietmar Voggenreiter (bis 31.08.2017) <sup>2)</sup>	199.307	-	488.861	4.671.454
Prof. Dr.-Ing. Hubert Walzl (bis 31.08.2017) <sup>2)</sup>	132.910	-	395.709	8.462.921
Im Vorjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands	-	-	257.389	-
<b>Summe</b>	<b>2.601.163</b>	<b>32.951.136</b>	<b>2.715.265</b>	<b>34.330.019</b>

1) Die Versorgungszusage gegenüber Herrn Prof. Rupert Stadler ist von der Volkswagen AG erteilt.

2) Der Versorgungsaufwand im Jahr 2017 wird zeitanteilig angegeben.

**// PENSIONEN DES VORSTANDS 2017 (HGB)**

in EUR	2017		2016	
	Dienstzeitaufwand	Barwert zum 31. Dezember	Dienstzeitaufwand	Barwert zum 31. Dezember
Prof. Rupert Stadler <sup>1)</sup>	-	-	-	-
Wendelin Göbel (seit 01.09.2017) <sup>2)</sup>	-816.915	5.233.316	-	-
Peter Kössler (seit 01.09.2017) <sup>2)</sup>	1.034.706	5.260.022	-	-
Dr. Bernd Martens	13.611	4.561.203	79.019	4.039.408
Dr.-Ing. Peter Mertens (seit 01.05.2017) <sup>2)</sup>	530.946	796.419	-	-
Abraham Schot (seit 01.09.2017) <sup>2)</sup>	792.714	2.599.681	-	-
Alexander Seitz (seit 01.09.2017) <sup>2)</sup>	150.821	3.629.830	-	-
Prof. h. c. Thomas Sigi (bis 31.08.2017) <sup>2)</sup>	147.555	-	177.278	3.538.356
Axel Strotbek (bis 31.08.2017) <sup>2)</sup>	-351.483	-	33.988	4.579.216
Dr. Dietmar Voggenreiter (bis 31.08.2017) <sup>2)</sup>	-94.232	-	-72.735	2.415.198
Prof. Dr.-Ing. Hubert Walzl (bis 31.08.2017) <sup>2)</sup>	-265.213	-	-24.570	5.502.091
Im Vorjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands	-	-	2.718.397	-
<b>Summe</b>	<b>1.142.510</b>	<b>22.080.471</b>	<b>2.911.377</b>	<b>20.074.269</b>

1) Die Versorgungszusage gegenüber Herrn Prof. Rupert Stadler ist von der Volkswagen AG erteilt.

2) Der Dienstzeitaufwand im Jahr 2017 wird zeitanteilig angegeben.

**/ LEISTUNGEN BEI VORZEITIGER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT**

Sofern die Tätigkeit aus einem nicht von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, sind die Ansprüche auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt (Abfindungs-Cap).

Für den Fall, dass die Tätigkeit aus einem von einem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, erfolgt keine Abfindungszahlung an das Vorstandsmitglied.

Den Mitgliedern des Vorstands sind auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt bzw. eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 24.262 (3.800) Tsd. EUR erhalten. Darin enthalten sind die Beträge, die den Herren Prof. h. c. Thomas Sigi, Axel Strotbek, Dr. Dietmar Voggenreiter und Prof. Dr.-Ing. Hubert Walzl im Zusammenhang mit ihrem Ausscheiden aus

dem Vorstand zugesagt wurden. Herr Prof. h. c. Thomas Sigi erhielt eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 5.839 Tsd. EUR und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 2.828 Tsd. EUR für den Zeitraum von 01.09.2017 bis 30.11.2017. Für Herrn Axel Strotbek wurde eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 3.219 Tsd. EUR und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 2.071 Tsd. EUR für den Zeitraum von 01.09.2017 bis 31.08.2019 angesetzt. Herr Dr. Dietmar Voggenreiter erhielt eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 3.213 Tsd. EUR und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 2.071 Tsd. EUR für den Zeitraum von 01.09.2017 bis 31.08.2018. Herr Prof. Dr.-Ing. Hubert Walzl erhielt eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 1.663 Tsd. EUR und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 3.358 Tsd. EUR für den Zeitraum von 01.09.2017 bis 30.09.2021.

### / BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Bezüge des Aufsichtsrats setzen sich gemäß § 16 der Satzung der AUDI AG aus fixen und variablen Bestandteilen zusammen. Diese betragen gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe a) HGB 1.207 (749) Tsd. EUR. Davon entfallen 237 (231) Tsd. EUR auf fixe und 970 (518) Tsd. EUR auf variable Vergütungsbestandteile. Die Höhe der variablen Vergütungsbestandteile bemisst sich in Abhängigkeit von der für das Geschäftsjahr 2017 zu leistenden Ausgleichszahlung entsprechend der geltenden Satzungsbestimmung.

Die tatsächliche Auszahlung einzelner Teile der Gesamtvergütung, die erst mit endgültiger Festsetzung der Ausgleichszahlung feststeht, erfolgt gemäß § 16 der Satzung im Geschäftsjahr 2018.

in EUR	Fix	Variabel	Gesamt 2017	
Matthias Müller	-	-	-	Vorsitzender <sup>1)</sup> Vertreter der Anteilseigner
Berthold Huber <sup>2)</sup>	22.000	100.000	122.000	Stellvertretender Vorsitzender <sup>1)</sup> Vertreter der Arbeitnehmer
Mag. Josef Ahorner	12.500	50.000	62.500	Vertreter der Anteilseigner
Senator h. c. Helmut Aurenz	13.000	50.000	63.000	Vertreter der Anteilseigner
Rita Beck <sup>2)</sup>	13.000	50.000	63.000	Vertreter der Arbeitnehmer
Dr. rer. pol. h. c. Francisco Javier Garcia Sanz	-	-	-	Vertreter der Anteilseigner
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt (ausgeschieden mit Wirkung zum 31.01.2017)	-	-	-	Vertreter der Anteilseigner
Johann Horn <sup>2)</sup>	13.000	50.000	63.000	Vertreter der Arbeitnehmer
Rolf Klotz <sup>2)</sup>	16.438	71.875	88.313	Vertreter der Arbeitnehmer <sup>3)</sup>
Peter Kössler (ausgeschieden mit Wirkung zum 31.08.2017)	9.000	33.333	42.333	Vertreter der Arbeitnehmer
Dr. Julia Kuhn-Piëch	12.500	50.000	62.500	Vertreter der Anteilseigner
Peter Mosch <sup>2)</sup>	17.500	75.000	92.500	Vertreter der Arbeitnehmer <sup>1)</sup>
Dr. jur. Hans Michel Piëch	17.000	75.000	92.000	Vertreter der Anteilseigner <sup>1)</sup>
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Dieter Pötsch	-	-	-	Vertreter der Anteilseigner <sup>4)</sup>
Dr. jur. Ferdinand Oliver Porsche	17.500	75.000	92.500	Vertreter der Anteilseigner <sup>5)</sup>
Dr. rer. comm. Wolfgang Porsche	13.000	50.000	63.000	Vertreter der Anteilseigner
Jörg Schlagbauer <sup>2)</sup>	17.500	75.000	92.500	Vertreter der Arbeitnehmer <sup>5)</sup>
Irene Schulz <sup>2)</sup>	13.000	50.000	63.000	Vertreter der Arbeitnehmer
Helmut Späth <sup>2)</sup>	13.000	50.000	63.000	Vertreter der Arbeitnehmer
Stefanie Ulrich (seit 14.09.2017)	3.675	14.861	18.536	Vertreter der Arbeitnehmer
Max Wäcker <sup>2)</sup>	13.000	50.000	63.000	Vertreter der Arbeitnehmer
Hiltrud Dorothea Werner (seit 16.02.2017)	-	-	-	Vertreter der Anteilseigner
Prof. Dr. rer. pol. Carl H. Hahn	-	-	-	Ehrevorsitzender
<b>Summe</b>	<b>236.613</b>	<b>970.069</b>	<b>1.206.682</b>	

1) Mitglied des Präsidiums und des Vermittlungsausschusses

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

3) Mitglied des Prüfungsausschusses (seit 16.02.2017)

4) Vorsitzender des Prüfungsausschusses (Audit Committee); Herr Pötsch verzichtete auf die gesamte Vergütung als Mitglied des Aufsichtsrates der AUDI AG für das Geschäftsjahr 2017.

5) Mitglied des Prüfungsausschusses

## MANDATE DES VORSTANDS

Stand aller Angaben: 31. Dezember 2017

### **Prof. Rupert Stadler (54)**

Vorsitzender des Vorstands

#### **Mandate:**

- FC Bayern München AG, München  
(stellv. Vorsitzender)
- ◆ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg,  
Österreich

### **Wendelin Göbel (54)**

Personal und Organisation

#### **Mandate:**

- ◆ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg
- ◆ Lebenshilfe Werkstätten der Region 10 GmbH,  
Ingolstadt

### **Peter Kössler (58)**

Produktion und Logistik

#### **Mandat:**

- ◆ ERC Ingolstadt Eishockeyclub GmbH, Ingolstadt

### **Dr. Bernd Martens (51)**

Beschaffung

### **Dr.-Ing. Peter Mertens (56)**

Technische Entwicklung

### **Abraham Schot (56)**

Marketing und Vertrieb

### **Alexander Seitz (55)**

Finanz, IT und Integrität

Mit Ablauf des 31. August 2017 aus dem Vorstand ausgeschieden:

- **Prof. h. c. Thomas Sigi (53)**
- **Axel Strotbek (53)**
- **Dr. Dietmar Voggenreiter (48)**
- **Prof. Dr.-Ing. Hubert Walzl (59)**

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

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

## MANDATE DES AUFSICHTSRATS

Stand aller Angaben: 31. Dezember 2017

### Matthias Müller (64)<sup>1)</sup>

Vorsitzender

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg

Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

### Berthold Huber (67)

Stellvertretender Vorsitzender

#### Mandat:

- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart,  
bis zum 30. Mai 2017

### Mag. Josef Ahorner (57)

Unternehmer, Wien, Österreich

#### Mandate:

- ♦ Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese, Italien
- ♦ Emarsys AG, Wien, Österreich (Vorsitzender)

### Senator h. c. Helmut Aurenz (80)

Inhaber der ASB Unternehmensgruppe, Stuttgart

#### Mandate:

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

### Rita Beck (47)

Stellv. Vorsitzende des Betriebsrats der AUDI AG, Werk Ingolstadt

### Dr. rer. pol. h. c. Francisco Javier Garcia Sanz (60)<sup>1)</sup>

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg

#### Mandate:

- Hochtief AG, Essen
- ♦ Criteria CaixaHolding S.A., Barcelona, Spanien

### Johann Horn (59)

1. Bevollmächtigter der IG Metall Verwaltungsstelle Ingolstadt

#### Mandate:

- EDAG Engineering GmbH, Wiesbaden (stellv. Vorsitzender)
- EDAG Engineering Holding GmbH, München (stellv. Vorsitzender)
- Treuhandverwaltung IGMET GmbH, Frankfurt am Main (stellv. Vorsitzender)

### Rolf Klotz (59)

Vorsitzender des Betriebsrats der AUDI AG, Werk Neckarsulm

### Dr. Julia Kuhn-Piëch (36)

Immobilienmanagerin, Salzburg, Österreich

#### Mandate:

- MAN SE, München
- MAN Truck & Bus AG, München

### Peter Mosch (45)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG

#### Mandate:

- Audi Pensionskasse - Altersversorgung der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart,  
bis zum 30. Mai 2017
- Volkswagen AG, Wolfsburg

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

**Dr. jur. Hans Michel Piëch (75)**

Rechtsanwalt, Wien, Österreich

**Mandate:**

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (stellv. Vorsitzender)
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- ◆ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading, Großbritannien
- ◆ Porsche Cars North America Inc., Atlanta, USA
- ◆ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
- ◆ Porsche Ibérica S.A., Madrid, Spanien
- ◆ Porsche Italia S.p.A., Padua, Italien
- ◆ Schmittenhöhebahn Aktiengesellschaft, Zell am See, Österreich
- ◆ Volksoper Wien GmbH, Wien, Österreich

**Dipl.-Wirtsch.-Ing. Hans Dieter Pötsch (66)**

Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG, Wolfsburg  
 Vorsitzender des Vorstands und Finanzvorstand der  
 Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

**Mandate:**

- Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitzender)
- Bertelsmann Management SE, Gütersloh
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitzender)
- ◆ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich (Vorsitzender)
- ◆ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich (Vorsitzender)
- ◆ Porsche Retail GmbH, Salzburg, Österreich (Vorsitzender)
- ◆ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (stellv. Vorsitzender)
- ◆ Volkswagen Truck & Bus GmbH, Braunschweig

**Dr. jur. Ferdinand Oliver Porsche (56)**

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
- ◆ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
- ◆ Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Ludwigsburg
- ◆ Volkswagen Truck & Bus GmbH, Braunschweig

**Dr. rer. comm. Wolfgang Porsche (74)**

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)
- Volkswagen AG, Wolfsburg
- ◆ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg, Österreich (Vorsitzender)
- ◆ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading, Großbritannien
- ◆ Porsche Cars North America Inc., Atlanta, USA
- ◆ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich
- ◆ Porsche Ibérica S.A., Madrid, Spanien
- ◆ Porsche Italia S.p.A., Padua, Italien
- ◆ Schmittenhöhebahn Aktiengesellschaft, Zell am See, Österreich

**Jörg Schlagbauer (40)**

Stellv. Vorsitzender des Betriebsrats der AUDI AG, Werk Ingolstadt

**Mandate:**

- Audi BKK, Ingolstadt (Alternierender Vorsitzender)
- BKK Landesverband Bayern, München (stellv. Vorsitzender)
- Sparkasse Ingolstadt Eichstätt, Ingolstadt

**Irene Schulz (53)**

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall,  
Frankfurt am Main

**Mandat:**

- Osram Licht AG, München
- Osram GmbH, München

**Helmut Späth (61)**

Betriebsrat der AUDI AG, Werk Ingolstadt

**Mandate:**

- Audi BKK, Ingolstadt
- ♦ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

**Stefanie Ulrich (52)**, seit dem 14. September 2017

Personalleitung Neckarsulm, Werk Neckarsulm

**Mandate:**

- Audi BKK, Ingolstadt
- Agentur für Arbeit, Heilbronn

**Max Wäcker (63)**

Stellv. Vorsitzender des Betriebsrats der AUDI AG,  
Werk Ingolstadt, bis 30. September 2017

**Mandat:**

- Audi BKK, Ingolstadt

**Hiltrud Dorothea Werner (51)**<sup>1)</sup>, seit dem 16. Februar 2017

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, Wolfsburg

Mit Wirkung vom 31. Januar 2017 aus dem Aufsichtsrat  
ausgeschieden:

- **Dr. Christine Hohmann-Dennhardt (67)**

Mit Wirkung vom 31. August 2017 aus dem Aufsichtsrat  
ausgeschieden:

- **Peter Kössler (58)**

# AUDI KONZERN- ABSCHLUSS

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM  
1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2017

**GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES AUDI KONZERNS // 178**

**GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES AUDI KONZERNS // 179**

**BILANZ DES AUDI KONZERNS // 180**

**KAPITALFLUSSRECHNUNG DES AUDI KONZERNS // 181**

**EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DES AUDI KONZERNS // 182**

**ANHANG // 184**

- Entwicklung des Anlagevermögens  
im Geschäftsjahr 2017 // 184
- Entwicklung des Anlagevermögens  
im Geschäftsjahr 2016 // 186
- Allgemeine Angaben // 188
- Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze // 199
- Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung // 208
  - 1 / Umsatzerlöse // 208
  - 2 / Herstellungskosten // 208
  - 3 / Vertriebskosten // 208
  - 4 / Allgemeine Verwaltungskosten // 208
  - 5 / Sonstige betriebliche Erträge // 208
  - 6 / Sonstige betriebliche Aufwendungen // 209
  - 7 / Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen // 209
  - 8 / Zinsergebnis // 209
  - 9 / Übriges Finanzergebnis // 209
  - 10 / Steuern vom Einkommen und vom Ertrag // 210
  - 11 / Gewinnabführung an die Volkswagen AG // 212
  - 12 / Ergebnis je Aktie // 212
  - 13 / Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten  
in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung // 212
- Erläuterungen zur Bilanz // 214
  - 14 / Immaterielle Vermögenswerte // 214
  - 15 / Sachanlagen // 214
  - 16 / Vermietete Vermögenswerte und Als  
Finanzinvestition gehaltene Immobilien // 215
  - 17 / At-Equity-bewertete Anteile // 216
  - 18 / Aktive latente Steuern // 218
  - 19 / Sonstige finanzielle Vermögenswerte // 218
  - 20 / Sonstige Forderungen // 218
  - 21 / Vorräte // 218
  - 22 / Forderungen aus Lieferungen und Leistungen // 219
  - 23 / Effektive Ertragsteueransprüche // 219
  - 24 / Wertpapiere und Zahlungsmittel // 219
  - 25 / Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte  
und zur Veräußerung klassifizierte Schulden // 219
  - 26 / Eigenkapital // 220
  - 27 / Finanzverbindlichkeiten // 221
  - 28 / Passive latente Steuern // 221
  - 29 / Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten // 221
  - 30 / Sonstige Verbindlichkeiten // 222
  - 31 / Rückstellungen für Pensionen // 222
  - 32 / Effektive Ertragsteuerverpflichtungen // 226
  - 33 / Sonstige Rückstellungen // 226
  - 34 / Verbindlichkeiten aus Lieferungen  
und Leistungen // 227
- Zusätzliche Erläuterungen // 228
  - 35 / Kapitalmanagement // 228
  - 36 / Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten  
in der Bilanz // 229
  - 37 / Management von Finanzrisiken // 235
  - 38 / Kapitalflussrechnung // 242
  - 39 / Eventualverbindlichkeiten // 243
  - 40 / Rechtsstreitigkeiten // 244
  - 41 / Change-of-Control-Vereinbarungen // 244
  - 42 / Sonstige finanzielle Verpflichtungen // 245
  - 43 / Aufgegebene Geschäftsbereiche // 245
  - 44 / Materialaufwand // 245
  - 45 / Personalaufwand // 245
  - 46 / Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter // 245
  - 47 / Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen  
und Personen // 246
  - 48 / Honorare des Konzernabschlussprüfers // 248
  - 49 / Segmentberichterstattung // 248
  - 50 / Deutscher Corporate Governance Kodex // 251
- Ereignisse nach dem Bilanzstichtag // 251
- Wesentliche Konzerngesellschaften // 252

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	Anhang	2017	2016
Umsatzerlöse	1	60.128	59.317
Herstellungskosten	2	-50.545	-49.390
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>9.584</b>	<b>9.927</b>
Vertriebskosten	3	-5.297	-5.807
Allgemeine Verwaltungskosten	4	-685	-663
Sonstige betriebliche Erträge	5	3.326	2.643
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-2.257	-3.048
<b>Operatives Ergebnis</b>		<b>4.671</b>	<b>3.052</b>
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	7	526	365
Zinserträge <sup>1)</sup>	8	86	63
Zinsaufwendungen <sup>1)</sup>	8	-125	-339
Übriges Finanzergebnis <sup>1)</sup>	9	-375	-94
<b>Finanzergebnis</b>		<b>112</b>	<b>-5</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>4.783</b>	<b>3.047</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-1.304	-980
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>3.479</b>	<b>2.066</b>
<i>davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter</i>		-77	82
<i>davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG</i>		3.555	1.985
Gewinnverwendung Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG			
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	11	-2.406	-918
Einstellung in die Gewinnrücklagen		1.149	1.067

1) Die Struktur innerhalb des Finanzergebnisses wurde geändert. Statt der Finanzierungsaufwendungen werden nunmehr die Zinserträge und die Zinsaufwendungen dargestellt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst. Weitere Erläuterungen sind in Punkt 8 „Zinsergebnis“ enthalten.

<i>in EUR</i>	Anhang	2017	2016
Ergebnis je Aktie	12	82,69	46,16
Verwässertes Ergebnis je Aktie	12	82,69	46,16

# GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	2017	2016
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>3.479</b>	<b>2.066</b>
<b>Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen</b>		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	164	-937
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-29	293
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	135	-644
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	0	-1
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste nach Steuern</b>	<b>135</b>	<b>-645</b>
<b>Währungsumrechnungsdifferenzen</b>		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus Währungsumrechnung	-298	111
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommene Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-298	111
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-298	111
<b>Cashflow-Hedges</b>		
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	2.280	1.174
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommene Fair-Value-Änderungen	-111	863
Cashflow-Hedges vor Steuern	2.169	2.038
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges	-649	-607
Cashflow-Hedges nach Steuern	1.521	1.431
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>		
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	19	2
In die Gewinn-und-Verlust-Rechnung übernommene Fair-Value-Änderungen	-8	-1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	10	1
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-3	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	7	1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus at-Equity-bewerteten Anteilen nach Steuern	-47	-30
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste nach Steuern</b>	<b>1.183</b>	<b>1.512</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.999	1.182
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-680	-314
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern <sup>1)</sup></b>	<b>1.319</b>	<b>868</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>4.797</b>	<b>2.934</b>
<i>davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter</i>	-149	105
<i>davon Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG</i>	4.947	2.829

1) Vom Sonstigen Ergebnis nach Steuern entfällt auf die anderen Gesellschafter aus den erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungsdifferenzen ein Anteil von -73 (23) Mio. EUR.

# BILANZ DES AUDI KONZERNS

AKTIVA in Mio. EUR	Anhang	31.12.2017	31.12.2016
Immaterielle Vermögenswerte	14	6.785	6.550
Sachanlagen	15	13.660	12.591
Vermietete Vermögenswerte	16	6	3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	16	346	364
At-Equity-bewertete Anteile	17	1.224	4.763
Sonstige Beteiligungen		359	280
Aktive latente Steuern	18	2.003	2.601
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	19	4.940	1.275
Sonstige Forderungen	20	145	172
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>29.469</b>	<b>28.599</b>
Vorräte	21	7.893	7.233
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22	5.533	4.880
Effektive Ertragsteueransprüche	23	22	21
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	19	1.947	1.580
Sonstige Forderungen	20	1.176	1.211
Wertpapiere	24	6.002	6.028
Zahlungsmittel	24	11.273	11.449
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>33.846</b>	<b>32.403</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte</b>	<b>25</b>	<b>365</b>	<b>87</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>63.680</b>	<b>61.090</b>
<b>PASSIVA in Mio. EUR</b>	<b>Anhang</b>	<b>31.12.2017</b>	<b>31.12.2016</b>
Gezeichnetes Kapital	26	110	110
Kapitalrücklage	26	12.175	11.716
Gewinnrücklagen	26	14.015	12.731
Übrige Rücklagen	26	1.385	129
Anteile der Aktionäre der AUDI AG		27.685	24.685
Anteile anderer Gesellschafter	26	487	636
<b>Eigenkapital</b>		<b>28.171</b>	<b>25.321</b>
Finanzverbindlichkeiten	27	328	314
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	29	448	993
Sonstige Verbindlichkeiten	30	1.205	1.225
Rückstellungen für Pensionen	31	5.135	5.202
Sonstige Rückstellungen	33	6.193	6.220
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	32	775	809
Passive latente Steuern	28	217	217
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>14.301</b>	<b>14.980</b>
Finanzverbindlichkeiten	27	319	502
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34	7.313	7.406
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	29	4.928	3.893
Sonstige Verbindlichkeiten	30	2.508	2.503
Sonstige Rückstellungen	33	5.550	6.135
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen	32	590	267
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>21.208</b>	<b>20.705</b>
<b>Fremdkapital</b>		<b>35.509</b>	<b>35.685</b>
<b>Zur Veräußerung klassifizierte Schulden</b>	<b>25</b>	<b>-</b>	<b>84</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>63.680</b>	<b>61.090</b>

# KAPITALFLUSSRECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	2017	2016
Ergebnis vor Gewinnabführung und vor Ertragsteuern	4.783	3.047
Ertragsteuerzahlungen	-1.146	-947
Abschreibungen und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.025	871
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte	2.555	2.273
Abschreibungen und Zuschreibungen auf Finanzanlagen	13	15
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	-25	40
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-155	43
Veränderung der Vorräte	-967	-798
Veränderung der Forderungen	-448	-907
Veränderung der Verbindlichkeiten	643	1.010
Veränderung der Rückstellungen	-343	2.778
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-5	-3
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen	244	95
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>6.173</b>	<b>7.517</b>
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-1.243	-1.676
Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte	-3.872	-3.409
Erwerb von Tochtergesellschaften und Kapitalveränderungen	-77	-11
Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie Kapitalveränderungen	-15	-355
Veräußerung von Tochtergesellschaften, assoziierten Unternehmen, sonstigen Beteiligungen sowie Kapitalveränderungen <sup>1)</sup>	5	0
Sonstige zahlungswirksame Veränderungen	64	28
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	-39	-1.257
Veränderung der Termingeldanlagen und der ausgereichten Darlehen <sup>1)</sup>	-320	5.738
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-5.498</b>	<b>-943</b>
Kapitaleinzahlungen	459	1.526
Gewinnabführung	-918	-2.752
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	-56	-1.221
Leasingauszahlungen	-9	-7
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-524</b>	<b>-2.454</b>
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-292	56
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>-140</b>	<b>4.177</b>
Zahlungsmittel Anfangsbestand	11.395	7.218
<b>Zahlungsmittel Endbestand</b>	<b>11.255</b>	<b>11.395</b>

1) Der Verkaufspreis der Anteile an der Volkswagen Group Services S.A./N.V., Brüssel (Belgien), betrug 3.278 Mio. EUR und in gleicher Höhe wurde ein Darlehen gewährt. Die Transaktion wurde deshalb in der Kapitalflussrechnung nicht berücksichtigt.

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Zahlungsmittel	11.255	11.395
Termingeldanlagen, Wertpapiere und ausgereichte Darlehen	10.180	6.653
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>21.435</b>	<b>18.048</b>
Kreditstand	-647	-816
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>20.788</b>	<b>17.232</b>

Die Kapitalflussrechnung wird unter Punkt 38 im Anhang erläutert.

# EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG DES AUDI KONZERNS

<i>in Mio. EUR</i>	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen  Gesetzliche und andere Gewinn- rücklagen
Stand 1.1.2016	110	10.190	12.308
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.985
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-644
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.341</b>
Kapitalerhöhung	-	1.526	-
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	-	-	-918
Übrige Veränderungen	-	-	-
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>110</b>	<b>11.716</b>	<b>12.731</b>
Stand 1.1.2017	110	11.716	12.731
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.555
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	135
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.691</b>
Kapitalerhöhung	-	459	-
Gewinnabführung an die Volkswagen AG	-	-	-2.406
Übrige Veränderungen	-	-	-
<b>Stand 31.12.2017</b>	<b>110</b>	<b>12.175</b>	<b>14.015</b>

Das Eigenkapital wird unter Punkt 26 im Anhang erläutert.

Übrige Rücklagen				Eigenkapital		
Währungs- umrechnungs- rücklage	Rücklage für Cashflow-Hedges	Rücklage für Marktbewertung Wertpapiere	At-Equity- bewertete Anteile	Anteil der Aktionäre der AUDI AG	Anteil anderer Gesellschafter	Gesamt
135	-1.622	-31	159	21.248	531	21.779
-	-	-	-	1.985	82	2.066
88	1.431	1	-31	845	23	868
<b>88</b>	<b>1.431</b>	<b>1</b>	<b>-31</b>	<b>2.829</b>	<b>105</b>	<b>2.934</b>
-	-	-	-	1.526	-	1.526
-	-	-	-	-918	-	-918
-	-	-	-	-	-	-
<b>222</b>	<b>-192</b>	<b>-30</b>	<b>128</b>	<b>24.685</b>	<b>636</b>	<b>25.321</b>
222	-192	-30	128	24.685	636	25.321
-	-	-	-	3.555	-77	3.479
-225	1.521	7	-47	1.391	-73	1.319
<b>-225</b>	<b>1.521</b>	<b>7</b>	<b>-47</b>	<b>4.947</b>	<b>-149</b>	<b>4.797</b>
-	-	-	-	459	-	459
-	-	-	-	-2.406	-	-2.406
-	-	-	-	-	-	-
<b>-3</b>	<b>1.329</b>	<b>-23</b>	<b>81</b>	<b>27.685</b>	<b>487</b>	<b>28.171</b>

# ANHANG

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2017

in Mio. EUR	Bruttobuchwerte								
	Anschaffungs-/Herstellungskosten	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge	Veränderungen aus der At-Equity-Fortschreibung	Umbuchungen	Abgänge	Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte	Anschaffungs-/Herstellungskosten
	1.1.2017								31.12.2017
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen und Kundenstämme	1.255	-	-3	142	-	6	94	-	1.305
Markennamen	459	-	-	-	-	-	-	-	459
Goodwill	378	-	-	-	-	-	-	-	378
Aktivierete Entwicklungskosten, in Entwicklung befindliche Produkte	1.615	-	-	1.055	-	-613	-	-	2.057
Aktivierete Entwicklungskosten, derzeit genutzte Produkte	6.565	-	-	188	-	613	739	-	6.627
Anzahlungen immaterielle Vermögenswerte	4	-	0	7	-	-2	-	-	9
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>	<b>10.276</b>	<b>-</b>	<b>-3</b>	<b>1.392</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>833</b>	<b>-</b>	<b>10.836</b>
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	7.974	-	-84	197	-	232	12	-	8.307
Technische Anlagen und Maschinen	7.969	-	-76	300	-	179	165	-	8.206
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	17.651	-	-118	1.268	-	201	352	-	18.650
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	927	-	-1	1.967	-	-615	8	-	2.269
<b>Sachanlagen</b>	<b>34.520</b>	<b>-</b>	<b>-279</b>	<b>3.732</b>	<b>-</b>	<b>-4</b>	<b>537</b>	<b>-</b>	<b>37.432</b>
<b>Vermietete Vermögenswerte</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7</b>
<b>Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien</b>	<b>444</b>	<b>-</b>	<b>-13</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>19</b>	<b>-</b>	<b>425</b>
<b>At-Equity-bewertete Anteile</b>	<b>4.763</b>	<b>-</b>	<b>-46</b>	<b>-</b>	<b>153</b>	<b>-</b>	<b>3.282</b>	<b>365</b>	<b>1.224</b>
<b>Sonstige Beteiligungen</b>	<b>299</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>92</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>392</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>50.304</b>	<b>-</b>	<b>-340</b>	<b>5.235</b>	<b>153</b>	<b>-</b>	<b>4.671</b>	<b>365</b>	<b>50.316</b>

Kumulierte Abschreibungen	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Wertberichtigungen							Kumulierte Abschreibungen	Buchwerte	
			Zugänge planmäßig	Zugänge außerplanmäßig	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte	31.12.2017		31.12.2016	
1.1.2017										31.12.2017	31.12.2017	31.12.2016
946	-	-2	133	-	0	94	-	-	983		322	309
47	-	-	2	-	-	-	-	-	49		410	412
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		378	378
-	-	-	-	14	-	-	-	-	14		2.043	1.615
2.733	-	-	949	61	-	739	-	-	3.005		3.623	3.832
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		9	4
<b>3.726</b>	<b>-</b>	<b>-2</b>	<b>1.085</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>833</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.051</b>		<b>6.785</b>	<b>6.550</b>
3.118	-	-7	253	-	0	4	-	-	3.361		4.946	4.855
5.242	-	-20	597	27	0	158	1	-	5.687		2.519	2.727
13.569	-	-31	1.406	121	0	342	-	-	14.723		3.927	4.082
-	-	0	-	1	-	-	-	-	1		2.268	927
<b>21.929</b>	<b>-</b>	<b>-58</b>	<b>2.256</b>	<b>149</b>	<b>0</b>	<b>504</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>23.771</b>		<b>13.660</b>	<b>12.591</b>
0	-	-	1	-	-	-	-	-	1		6	3
80	-	-3	14	-	-	12	-	-	79		346	364
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1.224	4.763
19	-	-	-	13	-	-	-	-	32		359	280
<b>25.754</b>	<b>-</b>	<b>-63</b>	<b>3.357</b>	<b>238</b>	<b>-</b>	<b>1.349</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>27.935</b>		<b>22.381</b>	<b>24.551</b>

# ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2016

in Mio. EUR

Bruttobuchwerte

	Anschaffungs-/Herstellungskosten	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge	Veränderungen aus der At-Equity-Fortschreibung	Umbuchungen	Abgänge	Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte	Anschaffungs-/Herstellungskosten
	1.1.2016								31.12.2016
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen und Kundenstämme	1.222	-	3	103	-	6	79	0	1.255
Markennamen	459	-	-	-	-	-	-	-	459
Goodwill	378	-	-	-	-	-	-	-	378
Aktivierete Entwicklungskosten, in Entwicklung befindliche Produkte	1.700	-	-	1.411	-	-1.481	14	-	1.615
Aktivierete Entwicklungskosten, derzeit genutzte Produkte	5.453	-	-	265	-	1.481	634	-	6.565
Anzahlungen immaterielle Vermögenswerte	2	-	0	4	-	-1	0	-	4
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>	<b>9.213</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>1.783</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>727</b>	<b>0</b>	<b>10.276</b>
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	7.494	-	28	232	-	316	87	9	7.974
Technische Anlagen und Maschinen	6.944	-	48	344	-	830	198	-	7.969
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	15.341	-	28	1.790	-	711	214	5	17.651
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.865	-	-12	947	-	-1.862	12	-	927
<b>Sachanlagen</b>	<b>31.645</b>	<b>-</b>	<b>91</b>	<b>3.314</b>	<b>-</b>	<b>-5</b>	<b>511</b>	<b>14</b>	<b>34.520</b>
<b>Vermietete Vermögenswerte</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>
<b>Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien</b>	<b>383</b>	<b>66</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>-</b>	<b>444</b>
<b>At-Equity-bewertete Anteile</b>	<b>4.483</b>	<b>-</b>	<b>-35</b>	<b>355</b>	<b>-40</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.763</b>
<b>Sonstige Beteiligungen</b>	<b>300</b>	<b>-11</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>299</b>
<b>Anlagevermögen</b>	<b>46.024</b>	<b>55</b>	<b>64</b>	<b>5.466</b>	<b>-40</b>	<b>0</b>	<b>1.251</b>	<b>14</b>	<b>50.304</b>

Wertberichtigungen											Buchwerte	
Kumulierte Abschreibungen	Änderungen Konsolidierungskreis	Währungsänderungen	Zugänge planmäßig	Zugänge außerplanmäßig	Umbuchungen	Abgänge	Zuschreibungen	Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte	Kumulierte Abschreibungen			
1.1.2016										31.12.2016	31.12.2016	31.12.2015
871	-	1	153	-	-1	78	-	0	946		309	351
45	-	-	2	-	-	-	-	-	47		412	414
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		378	378
-	-	-	-	14	-	14	-	-	-		1.615	1.700
2.510	-	-	857	-	-	634	-	-	2.733		3.832	2.942
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		4	2
<b>3.427</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1.012</b>	<b>14</b>	<b>-1</b>	<b>727</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>3.726</b>		<b>6.550</b>	<b>5.787</b>
2.930	-	3	239	-	0	47	-	-6	3.118		4.855	4.564
4.819	-	6	556	46	5	191	-	-	5.242		2.727	2.126
12.517	-	4	1.237	24	-3	206	-	-4	13.569		4.082	2.824
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		927	1.865
<b>20.266</b>	<b>-</b>	<b>13</b>	<b>2.032</b>	<b>71</b>	<b>1</b>	<b>444</b>	<b>-</b>	<b>-10</b>	<b>21.929</b>		<b>12.591</b>	<b>11.380</b>
-	-	-	0	-	-	-	-	-	0		3	-
64	1	1	14	-	0	-	-	-	80		364	319
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		4.763	4.483
6	-	-	-	15	-	2	-	-	19		280	295
<b>23.761</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>3.059</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>1.172</b>	<b>-</b>	<b>-10</b>	<b>25.754</b>		<b>24.551</b>	<b>22.263</b>

## ALLGEMEINE ANGABEN

Die AUDI AG besteht in der Rechtsform der Aktiengesellschaft. Sie hat ihren Sitz in Ingolstadt, Auto-Union-Str. 1, 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 Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Die AUDI AG stellt ihren Konzernabschluss in Euro (EUR) auf. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; bei der Addition kann es daher zu geringfügigen Abweichungen kommen.

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

Die Voraussetzungen des § 315e HGB für die Aufstellung des Konzernabschlusses nach den IFRS, wie sie von der EU verabschiedet wurden, 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 12. Februar 2018 aufgestellt. Mit diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

### **// AUSWIRKUNGEN NEUER BZW. GEÄNDERTER STANDARDS**

Der Audi Konzern hat alle ab dem Geschäftsjahr 2017 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt. Es wurden Änderungen am IAS 7 (Kapitalflussrechnung) vorgenommen (siehe hierzu Punkt 38). Demnach sind zusätzliche Anhangangaben zu zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten, die aus der Finanzierungstätigkeit resultieren, vorzunehmen. Zudem wurde durch Änderungen am IAS 12 (Ertragsteuern) die Bilanzierung latenter Steueransprüche aus unrealisierten Verlusten bei zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Vermögenswerten klargestellt.

Darüber hinaus hat das IASB für 2017 im Rahmen der Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2016 (Annual Improvement Project 2016) unter anderem Änderungen am IFRS 12 (Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen) vorgenommen. Darin wird klargestellt, dass die Regelungen des IFRS 12 grundsätzlich auch für Anteile gelten, die in den Anwendungsbereich des IFRS 5 (Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufzugebene Geschäftsbereiche) fallen. Aus den beschriebenen sowie allen sonstigen Änderungen an den IFRS ergeben sich keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie auf die Cashflows des Audi Konzerns.

### **// NICHT ANGEWENDETE NEUE BZW. GEÄNDERTE STANDARDS**

Im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2017 wurden folgende vom IASB bereits verabschiedete neue bzw. geänderte Rechnungslegungsnormen nicht berücksichtigt, da eine Verpflichtung zur Anwendung noch nicht gegeben war:

Standard/Interpretation	Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungspflicht <sup>1)</sup>	Übernahme durch die EU	Voraussichtliche Auswirkungen	
IFRS 2	Anteilsbasierte Vergütung: Klarstellung zur Klassifizierung und Bewertung von anteilsbasierten Vergütungen	20.6.2016	1.1.2018	Nein	Keine
IFRS 4	Versicherungsverträge: Anwendung von IFRS 9 „Finanzinstrumente“ gemeinsam mit IFRS 4 „Versicherungsverträge“	12.9.2016	1.1.2018	Ja	Keine
IFRS 9	Finanzinstrumente	24.7.2014	1.1.2018	Ja	Detaillierte Beschreibungen nach der tabellarischen Übersicht
	Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung	12.10.2017	1.1.2019	Nein	Keine
IFRS 10 und IAS 28	Konzernabschlüsse und Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen: Veräußerung von Vermögenswerten eines Investors an bzw. Einbringung in sein assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen	11.9.2014	Verschoben <sup>2)</sup>	-	Keine
IFRS 15	Erlöse aus Verträgen mit Kunden	28.5.2014	1.1.2018 <sup>3)</sup>	Ja	Detaillierte Beschreibungen nach der tabellarischen Übersicht
	Klarstellung von IFRS 15 „Erlöse aus Verträgen mit Kunden“	12.4.2016	1.1.2018	Ja	Zusätzliche Übergangserleichterung, ansonsten keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 16	Leasingverhältnisse	13.1.2016	1.1.2019	Ja	Detaillierte Beschreibungen nach der tabellarischen Übersicht
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.5.2017	1.1.2021	Nein	Keine
IAS 28	Anteile an assoziierten Unternehmen: Langfristige Beteiligung an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures	12.10.2017	1.1.2019	Nein	Keine
IAS 40	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien: Transfer von als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	8.12.2016	1.1.2018	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2016 <sup>4)</sup>	8.12.2016	1.1.2018 <sup>5)</sup>	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2017 <sup>6)</sup>	12.12.2017	1.1.2019	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRIC 22	Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	8.12.2016	1.1.2018	Nein	Umrechnung von Fremdwährungsvorauszahlungen in die funktionale Währung mit dem Kassakurs am Tag der Zahlung
IFRIC 23	Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung	7.6.2017	1.1.2019	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen

1) Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der AUDI AG.

2) Beschluss durch das IASB am 15.12.2015, den Erstanwendungszeitpunkt auf unbestimmte Zeit zu verschieben.

3) Verschieben auf den 1.1.2018 (Beschluss des IASB vom 11.9.2015).

4) Geringfügige Änderungen zu zwei IFRS (IFRS 1, IAS 28).

5) Dies betrifft die Erstanwendung der Änderungen an IFRS 1 und IAS 28.

6) Geringfügige Änderungen zu einer Vielzahl an IFRS (IFRS 3, IFRS 11, IAS 12, IAS 23).

**/// IFRS 9 – FINANZINSTRUMENTE**

IFRS 9 ändert die Bilanzierungsvorschriften für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, für Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten und für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen.

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten werden anhand des betriebenen Geschäftsmodells und der Struktur der Zahlungsströme bestimmt. Ein finanzieller Vermögenswert wird dabei beim erstmaligen Ansatz entweder als „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, als „zum beizulegenden Zeitwert mit erfolgsneutraler Erfassung der Wertänderungen im Sonstigen Ergebnis“ oder als „zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung der Wertänderungen in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung“ klassifiziert. Aus der Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte nach IFRS 9 ergeben sich im Audi Konzern zum Umstellungszeitpunkt Auswirkungen im niedrigen zweistelligen Millionenbereich. Die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgen unter IFRS 9 weitgehend unverändert zu den derzeitigen Bilanzierungsvorschriften nach IAS 39.

Das Modell zur Ermittlung von Wertminderungen und der Bildung von Risikovorsorgen verändert sich von einem Modell bereits eingetretener Kreditausfälle (Incurred Loss Model) zu einem Modell erwarteter Kreditausfälle (Expected Credit Loss Model). Bei erstmaliger Anwendung im Geschäftsjahr 2018 führt die neue Bewertungsmethodik zu der Bildung einer Risikovorsorge von circa 64 Mio. EUR. Dieser Betrag ist unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral in den Gewinnrücklagen zu erfassen. Die Risikovorsorge resultiert aus der Anforderung, bei nicht notleidenden Krediten eine Risikovorsorge für die ersten zwölf Monate zu bilden. Bei finanziellen Vermögenswerten mit einem wesentlich erhöhten Ausfallrisiko wird eine Risikovorsorge auf Basis der gesamten erwarteten Restlaufzeit erfasst. Eine Risikovorsorge ist außerdem für Finanzgarantien zu bilden.

Im Rahmen der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen sind mit IFRS 9 komplexere Buchungs- und Bewertungslogiken zu implementieren. Die Designationsmöglichkeiten wurden erweitert und die quantitativen Grenzen für den Effektivitätstest entfallen.

Die Reklassifizierungspraxis wird sich mit IFRS 9 ändern. So werden die Wertschwankungen der Terminkomponente bei Sicherungsinstrumenten sowie die Wertschwankungen im Zusammenhang mit dem Restwertsicherungsmodell nicht mehr im Finanzergebnis, sondern nach IFRS 9 im Operativen Ergeb-

nis ausgewiesen. In Abhängigkeit von der Marktentwicklung ist somit von einer stärkeren Beeinflussung des Operativen Ergebnisses durch die genannten Effekte auszugehen. Innerhalb des Operativen Ergebnisses werden die aus dem Eigenkapital reklassifizierten Beträge aus Währungssicherungsinstrumenten in den Erlösschmälerungen erfasst. Zudem ergeben sich deutlich umfangreichere Anhangangaben. Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wird ein Umstellungseffekt in Höhe von 45 Mio. EUR erwartet. Hierbei kommt es zu einer Umbuchung von der Gewinnrücklagen in die Übrigen Rücklagen. Da die neuen Regelungen für Sicherungsbeziehungen mit Devisentermingeschäften prospektiv angewendet werden, resultiert aus diesen Sicherungsbeziehungen kein Erstanwendungseffekt.

**/// IFRS 15 – ERLÖSE AUS VERTRÄGEN MIT KUNDEN**

Der IFRS 15 erneuert die Bilanzierungsvorschriften zur Umsatzrealisierung. Anpassungen ergeben sich im Zusammenhang mit dem Ausweis von vertriebsbezogenen Leistungen, die im Geschäftsjahr 2017 noch in den Vertriebskosten und mit IFRS 15 zukünftig in den Erlösschmälerungen ausgewiesen werden. In 2018 handelt es sich hierbei schätzungsweise um einen Betrag von 589 Mio. EUR. Außerdem werden bestimmte Formen von Anschlussgarantien, die Bestandteil des Fahrzeugverkaufs sind, nach IFRS 15 nicht mehr abgegrenzt, sondern sofort vereinnahmt. Hieraus ergibt sich im Umstellungszeitpunkt durch eine erfolgsneutrale Reduktion der Schulden ein positiver Effekt auf die Gewinnrücklagen in Höhe von 36 Mio. EUR.

Wesentliche Anpassungen in Zusammenhang mit Multi-Komponentenverträgen werden nicht erwartet. Eine Anwendung der modifiziert retrospektiven Transitionsmethode nach IFRS 15.C3(b) ist geplant.

**/// IFRS 16 – LEASINGVERHÄLTNISSE**

IFRS 16 ändert die Vorschriften für die Bilanzierung von Leasingverhältnissen. Zentrales Ziel von IFRS 16 ist die bilanzielle Erfassung aller Leasingverhältnisse. Für Leasingnehmer entfällt damit die Klassifizierung in Finance- und Operate-Leasingverhältnisse. Für alle Leasingverhältnisse müssen zukünftig ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit in der Bilanz erfasst werden. Ausnahmen bestehen lediglich für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse. Während der Leasinglaufzeit ist das Nutzungsrecht planmäßig abzuschreiben und die Leasingverbindlichkeit unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortzuschreiben.

Die neue Leasingnehmerbilanzierung führt zu einer Erhöhung der langfristigen Vermögenswerte und der langfristigen Schulden. In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden eine Entlastung des Operativen Ergebnisses und eine Belastung des Finanzergebnisses erwartet. Im Rahmen eines konzernweiten IFRS-16-Projekts wurde bislang analysiert, welche systemseitigen Anforderungen zur Erfassung und Bilanzierung der Vielzahl an Leasingnehmerverträgen erforderlich sind. Auf Basis des aktuellen Vertragsbestandes an Operate-Leasingverhältnissen würde sich die Bilanzsumme um 1,3 Mrd. EUR erhöhen.

Die Leasinggeberbilanzierung entspricht im Wesentlichen den aktuellen Vorschriften des IAS 17. Leasinggeber müssen auch zukünftig auf Grundlage der Verteilung der Chancen und Risiken aus dem Vermögenswert eine Klassifizierung in Finance- und Operate-Leasingverhältnisse vornehmen. Darüber hinaus ergeben sich mit IFRS 16 zusätzliche Anhangangaben.

### **/ ANGABEN ZUR DIESELTHEMATIK**

Im September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Vierzylinder-Dieselmotoren vom Typ EA189 des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte Volkswagen darüber, dass in weltweit rund 11 Mio. Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA189, davon rund 2,4 Mio. Audi Fahrzeuge, auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Im November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 3.0 TDI Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Betroffen waren in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO<sub>x</sub>-Grenzwerte als in anderen Teilen der Welt gelten, rund 113 Tsd. Fahrzeuge. Das California Air Resources Board (CARB) – eine Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – kündigte in diesen Angelegenheiten eigene Untersuchungen an. Während die Volkswagen AG konzernintern die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren trägt, verantwortet die AUDI AG die Entwicklung der Sechszylinder-Dieselmotoren vom Typ V6 3.0 TDI.

Volkswagen und Audi treiben die Aufklärung dieser Themen weiter mit Hochdruck voran. Hierzu wurden neben internen

auch externe Untersuchungen unter Einbeziehung von externen Rechtsanwälten in Deutschland und in den USA beauftragt. Die internationale Anwaltskanzlei Jones Day, operativ unterstützt von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte, führte dabei auch bei der AUDI AG umfangreiche Untersuchungen durch. Darüber hinaus hat der Vorstand insbesondere zur Aufklärung eine interne Task-Force gegründet, Gremien und Bereiche mit den erforderlichen Ressourcen ausgestattet und sich regelmäßig berichten lassen. Wir arbeiten mit allen zuständigen Behörden zusammen, um die Sachverhalte vollumfänglich und transparent aufzuklären.

Die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur Information durch die EPA im November 2015 keine Kenntnisse von dem Einsatz einer unzulässigen „Defeat Device Software“ nach US-amerikanischem Recht in V6 3.0 TDI-Motoren hatten.

Auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieselthematik haben sich für den Vorstand keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des Sachverhalts ergeben, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

Zudem haben sich für die amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG keine belastbaren Erkenntnisse oder Tatsachen ergeben, nach denen der Jahres- und Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 und früherer Jahre wesentlich falsch wären. Sollten neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand einzelner Vorstandsmitglieder zur Dieselthematik gewonnen werden, könnte dies gegebenenfalls Auswirkungen auf den Jahres- bzw. Konzernabschluss sowie auf den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 und früherer Jahre haben.

In Verbindung mit der Dieselthematik wurden zahlreiche Klagen und Ansprüche in den USA und dem Rest der Welt erhoben. Nachdem bereits im Jahr 2016 in Nordamerika umfassende Einigungen erzielt werden konnten, ist es uns im Geschäftsjahr 2017 gelungen, einen Großteil der wesentlichen gerichtlichen und behördlichen Verfahren in den USA durch Abschluss von Vergleichsvereinbarungen zu beenden. Dazu gehören im Besonderen Vereinbarungen mit dem US-Justizministerium (Department of Justice, DoJ). Außerhalb der USA haben wir zudem mit weiteren Behörden Vereinbarungen in Bezug auf die Umsetzung der technischen Maßnahmen erzielt.

Im April 2017 wurden gegen die AUDI AG und bestimmte verbundene Unternehmen 14 vermeintliche Sammelklagen eingereicht, die auf den Vorwurf abstellen, die Beklagten hätten die Existenz von Abschaltvorrichtungen („Defeat Devices“) in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Alle diese vermeintlichen Sammelklagen sind an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden und die Kläger reichten im Oktober 2017 eine konsolidierte Sammelklage ein. Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, beantragten im Dezember 2017 die Abweisung dieser Klage. Im Januar 2018 legten die Kläger Widerspruch gegen den Antrag auf Klageabweisung ein. Das Gericht hat den Beklagten für die Einreichung der Erwiderung eine Frist bis zum 16. Februar 2018 eingeräumt. Eine Anhörung ist für den 11. Mai 2018 angesetzt. Am 22. Dezember 2017 wurden im Namen von circa 75 einzelnen Klägern Sammelklagen aufgrund ähnlicher Ansprüche in einem kalifornischen Bundesgericht eingereicht.

In Kanada sind bei den Bezirksgerichten von Ontario und Quebec zwei ähnliche vermeintliche Sammelklagen, einschließlich einer nationalen Sammelklage, gegen die AUDI AG, die Volkswagen AG und verbundene Unternehmen in den USA und Kanada bezüglich mutmaßlicher CO<sub>2</sub>-Abschaltvorrichtungen in bestimmten Fahrzeugen mit Ottomotor und Automatikgetriebe eingereicht worden. Beide dieser kanadischen Klagen befinden sich in der Vorzulassungsphase.

Im April 2017 erteilte das Bundesgericht im US-Bundesstaat Kalifornien die endgültige Genehmigung zu dem sogenannten „Third Partial Consent Decree“ zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem US-amerikanischen Gesetz zur Reinhaltung der Luft, dem Clean Air Act, in Bezug auf Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren und V6 3.0 TDI-Motoren. Im gleichen Monat erkannte das US-Bundesgericht in Michigan die im Januar 2017 von der Volkswagen AG getroffene Vereinbarung zum Schuldanerkenntnis sowie zur Leistung einer Strafzahlung an und verhängte eine Strafe mit einer dreijährigen Bewährungsauflage.

Zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem Clean Air Act und den kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf V6 3.0 TDI-Fahrzeuge erteilte das gleiche Gericht im Mai 2017 die finale Genehmigung des sogenannten „Second Partial Consent Decree“.

Des Weiteren stimmte das Gericht im gleichen Monat in Bezug auf die V6 3.0 TDI-Fahrzeuge dem „California Second Partial Consent Decree“, der zweiten „3,0 l Partial Stipulated Order“ der Federal Trade Commission (FTC) sowie dem mit privaten Klägern in Bezug auf V6 3.0 TDI-Fahrzeuge erzielten Vergleich in Zusammenhang mit Sammelklagen endgültig zu.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten eingereicht worden.

Darüber hinaus haben die Attorneys General von bestimmten US-Bundesstaaten sowie einigen Kommunen Klagen entweder vor dem bundesstaatlichen Gericht in der „Multidistrict Litigation“ oder bei einzelstaatlichen Gerichten erhoben und fordern Bußgelder sowie in einigen Fällen Unterlassungsverfügungen. Audi (zusammen mit der Volkswagen AG und weiteren verbundenen Unternehmen) hat beantragt, bestimmte Umweltklagen der Bundesstaaten und Kommunen wegen Vorrangigkeit des U.S. Federal Clean Air Act abzuweisen. Die umweltrechtlichen Ansprüche von Alabama und Wyoming wurden aus diesem Grund abgewiesen, wenngleich Alabama Berufung gegen dieses Urteil eingelegt hat.

Volkswagen und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, haben überdies separate Vergleichsvereinbarungen mit den Attorneys General von elf US-Bundesstaaten zur Beilegung von bestehenden oder möglichen künftigen Ansprüchen aus zivilrechtlichen Strafen und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts erzielt.

Im Juni 2017 erfolgte die Bestellung von Larry D. Thompson zum unabhängigen Compliance Monitor und unabhängigen Compliance Auditor. Zusammen mit seinem Team wird er für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren entsprechend dem strafrechtlichen „Plea Agreement“ und dem „Third Partial Consent Decree“ tätig sein.

Im Juli 2017 genehmigte das US-Bundesgericht in dem distriktübergreifenden Verfahren in Kalifornien das sogenannte „Third California Partial Consent Decree“ über die Zahlung von umweltrechtlichen Bußgeldern und Kostenerstattungen in Kalifornien für Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren

und mit V6 3.0 TDI-Motoren. Eine grundsätzliche Vereinbarung war im Januar 2017 erzielt worden. Zudem gab das Bundesgericht in Kalifornien im Juli 2017 dem Antrag des Steuerungskomitees der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee“ auf Zahlungen für Anwaltsgebühren und Kostenerstattungen im Zusammenhang mit der Vereinbarung zu Fahrzeugen mit V6 3.0 TDI-Motoren statt.

In den USA und Kanada sind drei Generationen bestimmter Fahrzeuge mit von der Volkswagen AG verantworteten Vierzylinder-Dieselmotoren und zwei Generationen bestimmter Fahrzeuge mit V6 3.0 TDI-Motoren betroffen. Sowohl die EPA als auch das CARB haben emissionsbezogene Anpassungen für die Mehrzahl der Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotor genehmigt sowie Wiederverkaufsgenehmigungen erteilt. Für Fahrzeuge mit V6 3.0 TDI-Motoren der zweiten Generation haben die EPA und das CARB die Reparaturlösungen genehmigt. Für Fahrzeuge mit V6 3.0 TDI-Motor der ersten Generation haben wir Vorschläge für emissionsbezogene Anpassungen eingereicht. Diese Vorschläge werden von der EPA und dem CARB geprüft. Volkswagen arbeitet in enger Kooperation mit der EPA und dem CARB daran, die noch ausstehenden Genehmigungen zu erhalten.

In Kanada genehmigten die kanadischen Gerichte im April 2017 die zwischen den Verbrauchern und der Volkswagen AG, der AUDI AG sowie anderen kanadischen und US-amerikanischen Unternehmen des Volkswagen Konzerns geschlossene Vergleichsvereinbarung in Bezug auf Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren.

Im September 2017 genehmigte ein kanadisches Gericht die von der Volkswagen AG und anderen kanadischen und US-amerikanischen Gesellschaften des Volkswagen und des Audi Konzerns erzielte Einigung zur Begleichung der Gruppenanwaltsgebühren in Zusammenhang mit der Sammelklage-Regelung für Fahrzeuge mit Vierzylinder-Dieselmotoren mit kanadischen Verbrauchern außerhalb der Provinz Quebec.

Im September 2017 hat eine kanadische Provinzregulierungsbehörde – das Ministerium für Umwelt und Klimawandel von Ontario – Klage gegen die Volkswagen AG wegen eines Verstoßes gegen ein Umweltgesetz der Provinz eingereicht, derzufolge die Volkswagen AG den Betrieb von nicht den vorgeschriebenen Emissionsnormen entsprechenden Vierzylinder-Dieselfahrzeugen von Volkswagen und Audi der Modelljahre 2010 bis 2014 verursacht oder zugelassen habe. Nach den ersten Gerichtsterminen im November 2017 und im Februar 2018 wurde die Angelegenheit – bis zur fortlau-

fenden Offenlegung von Beweismitteln – auf April 2018 verlegt. Ein Verfahrenstermin wurde nicht festgelegt.

Im Dezember 2017 gab Volkswagen eine grundsätzliche Vereinbarung für einen vorgeschlagenen Vergleich mit Verbrauchern in Kanada in Zusammenhang mit V6 3.0 TDI-Fahrzeugen bekannt. Im Januar 2018 hat das Gericht die Vergleichsvereinbarung vorläufig genehmigt. Die Frist für die Stellungnahme und Ablehnung begann am 17. Januar 2018. Endgültige Anhörungen zur Genehmigung sind in Quebec und Ontario jeweils für April 2018 angesetzt worden.

Im Januar 2018 erzielte Volkswagen zudem eine Übereinkunft mit dem kanadischen Wettbewerbskommissar zur Beilegung von zivilrechtlichen Verbraucherschutzangelegenheiten in Bezug auf V6 3.0 TDI-Fahrzeuge. Überdies erfolgen in Kanada in Bezug auf Vierzylinder- und V6 3.0 TDI-Fahrzeuge seitens der bundesstaatlichen Umweltregulierungsbehörde Untersuchungen bezüglich strafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen und seitens einer Provinzregulierungsbehörde Untersuchungen hinsichtlich quasistrafrechtlicher Durchsetzungsmaßnahmen.

Darüber hinaus sind bei bestimmten kanadischen Bezirksgerichten vermeintliche Verbrauchersammelklagen und die Aufnahme von Verbraucherklagen sowie eine bestätigte Sammelklage in Bezug auf Verletzung des Umweltrechts im Namen kanadischer Bürger anhängig.

Im ersten Quartal 2017 erteilte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die letzten noch ausstehenden behördlichen Genehmigungen für die technischen Maßnahmen zur Umrüstung der in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns mit Vierzylinder-Dieselmotoren – darunter auch Audi Modelle. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO<sub>2</sub>-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind. Die Fahrzeuge erfüllen nach der Umrüstung auch weiterhin die gesetzlichen Anforderungen sowie die jeweils gültigen Abgasnormen. Die technischen Maßnahmen für alle betroffenen Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA189 in der Europäischen Union wurden ausnahmslos freigegeben und überwiegend durchgeführt.

Die AUDI AG arbeitet mit der Staatsanwaltschaft München II zusammen, die die Thematik zunächst nur in Bezug auf die 3.0 TDI-Motoren des Typs V6 für die USA untersucht hat.

Inzwischen hat die Staatsanwaltschaft München II das Ermittlungsverfahren auch auf die Fahrzeuge für den europäischen Markt ausgeweitet (V8 4.2 TDI und V6 3.0 TDI EU5/EU6). Zudem wurden im Juli 2017 Ordnungswidrigkeitenverfahren im Zusammenhang mit der Dieselthematik bei Audi eingeleitet. Die behördlichen Ermittlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Diesel-Konzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenzial. Seit 2016 werden systematisch alle Motor- und Getriebevarianten überprüft. Dabei wurde mit den Behörden eng zusammengearbeitet und diesen detailliert berichtet, speziell dem Bundesverkehrsministerium und dem KBA.

Am 14. Juni 2017 hat das KBA auf der Grundlage eines von der AUDI AG selbst entdeckten und dem KBA mitgeteilten technischen Fehlers in der Bedatung der Getriebesoftware hinsichtlich einer begrenzten Anzahl bestimmter Audi A7/A8 Modelle eine Verfügung erlassen, mit der eine von der AUDI AG vorgeschlagene Korrektur aufgegeben wird. Der technische Fehler besteht darin, dass in den betroffenen Fällen im realen Fahrbetrieb eine bestimmte Funktion ausnahmsweise nicht implementiert ist, die in allen anderen Fahrzeugkonzepten standardmäßig vorhanden ist. In Europa sind hiervon ca. 24.800 Fahrzeuge bestimmter Audi A7/A8 Modelle betroffen. Das KBA hat diesen Fehler nicht als unzulässige Abschaltvorrichtung angesehen. Am 21. Juli 2017 hat die AUDI AG für bis zu 850.000 Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren der Emissionsklassen EU5 und EU6 in Europa und weiteren Märkten außerhalb der USA und Kanada ein softwarebasiertes Nachrüstprogramm angeboten. Hierdurch soll im Wesentlichen das Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb in innerstädtischen Bereichen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus weiter verbessert werden. Für Kunden werden durch die neue Software keine Kosten entstehen.

Das auch für bestimmte Modelle der Marken Volkswagen und Porsche angebotene Gesamtpaket besteht aus freiwilligen sowie zu einem geringeren Teil aus behördlich angeordneten Maßnahmen. Bei Letzteren handelt es sich um Maßnahmen im Rahmen eines Rückrufs, die von der AUDI AG selbst vorgeschlagen, dem KBA berichtet und von diesem aufgegriffen und angeordnet wurden. Die durch das KBA aufgegriffenen und angeordneten Maßnahmen betrafen den Rückruf verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6 oder V8 Motor der Emissionsnorm EU6, bei denen das KBA bestimmte Emissionsstrategien als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifizierte. Von Juli 2017 bis Januar 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des

KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden. Alle aktuell im Angebot befindlichen Modelle der Marke Audi haben schon Motoren einer neuen Generation oder wurden nicht durch das KBA beanstandet.

Die freiwilligen Überprüfungen der Fahrzeuge der Marke Audi mit EU6-Motoren konnten beinahe vollständig abgeschlossen werden. Die Untersuchungen von Fahrzeugen mit EU5-Motoren sind bereits weit fortgeschritten – mit einem Abschluss wird im ersten Quartal 2018 gerechnet. Zudem kommt Audi den Informationsanforderungen der US-Behörden im Zusammenhang mit Automatikgetrieben in bestimmten Fahrzeugen nach.

Wir gehen gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und haben eine entsprechende bilanzielle Risikoversorge gebildet. Sollten zudem aus den Untersuchungen von Audi und der Abstimmung mit dem KBA weitere Maßnahmen erforderlich werden, wird Audi die Lösungen im Rahmen des Nachrüstprogramms im Interesse der Kunden zügig umsetzen. Somit können aktuell weitere Feldmaßnahmen mit finanziellen Auswirkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Von Juli bis November 2017 reichten Kläger in verschiedenen US-Gerichtsbarkeiten im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge zahlreiche Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen AG und weiteren Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Im Rahmen dieser Klagen werden Ansprüche gemäß dem amerikanischen Kartellgesetz Sherman Act, dem Racketeer Influenced and Corrupt Organizations Act, staatlichen Wettbewerbs- und Verbraucherschutzgesetzen sowie nach Common Law wegen ungerechtfertigter Bereicherung geltend gemacht. In den Klagen wird behauptet, dass die Beklagten sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt hätten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbarten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingingen. Des Weiteren führen die Kläger an, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissions-Regulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gegeben hätte. Am 28. September 2017 fand

eine Anhörung vor dem Rechtsausschuss der „Multidistrict Litigation“, dem Judicial Panel on Multidistrict Litigation (JPML) statt. Am 4. Oktober 2017 entschied der JPML, diese Fälle zu konsolidieren und an Richter Breyer im nördlichen Bezirk von Kalifornien zu verweisen. Am 14. Dezember 2017 wurde der Hauptrechtsbeistand (Co-Lead Counsel) bestellt, der die Interessen einer mutmaßlichen indirekten Käuferklasse und einer mutmaßlichen direkten Käuferklasse vertritt, sowie das Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee“ (PSC). Am 20. Dezember 2017 wurden die Fristen für die Schriftsätze bestimmt und die erste Besprechung zum Status des Verfahrens auf den 5. April 2018 terminiert und der Hauptrechtsbeistand wurde angewiesen, bis zum 15. März 2018 konsolidierte Sammelklagen im Namen von zwei mutmaßlichen Klassen einzureichen.

Von Juli bis Oktober 2017 reichten Kläger in Ontario, Quebec und British Columbia im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen Canada Inc., der Audi Canada Inc. und weiteren Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Die Klagen stellen auf Klagegründe nach dem Wettbewerbsgesetz und dem Common Law sowie dem Zivilrecht von Quebec ab. Der Klage liegt eine ähnliche Begründung wie denen im Absatz zuvor dargestellten US-Klagen zugrunde.

Auf Basis des zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses vorliegenden und vom amtierenden Vorstand der AUDI AG beurteilten Sachverhalts bezüglich der Dieseldiagnostik, welche neben den von der Volkswagen AG zu verantwortenden Vierzylinder-Dieselmotoren auch die von der AUDI AG zu verantwortenden V6 3.0 TDI-Motoren betrifft, wurde nach Auffassung des Vorstands der AUDI AG ausreichende Risikoversorge in Form von Rückstellungen für technische Maßnahmen und rechtliche Risiken im Zusammenhang mit den Vergleichsvereinbarungen zur Dieseldiagnostik in den USA gebildet. Darin enthalten sind auch Vorsorgen für die Dieseldiagnostik in Kanada sowie Vertriebsmaßnahmen in den von Verkaufsstopps betroffenen Märkten. Zudem hat die AUDI AG mit der Volkswagen AG eine Vereinbarung zur V6 3.0 TDI-Motorenthematik getroffen für den Fall, dass US-Behörden, US-Gerichte sowie mögliche außergerichtliche Vereinbarungen nicht vollständig differenzieren zwischen den von der Volkswagen AG zu verantwortenden Vierzylinder-Dieselmotoren und den von der AUDI AG zu verantwortenden V6 3.0 TDI-Motoren, sodass eine gesamtschuldnerische Haftung besteht.

Vor dem Hintergrund der getroffenen Vergleichsvereinbarungen erfolgt die Belastung der Rechtskosten an die AUDI AG nach einem verursachungsgerechten Kostenschlüssel. Weitere Informationen zu den im Audi Konzern im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gebildeten Rückstellungen sind unter Punkt 33 „Sonstige Rückstellungen“ im Anhang zu finden.

### ***/ ANGABEN ZUM VORSORGLICHEN AIRBAG-RÜCKRUF***

Der Audi Konzern führt gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern in Abstimmung mit verschiedenen Verkehrssicherheitsbehörden intensive Analysen zu potenziellen Auswirkungen des Einsatzes von möglicherweise fehlerhaften Airbags des Herstellers Takata durch. Den daraus resultierenden Risiken kann sich der Audi Konzern, wie zahlreiche andere Automobilhersteller, nicht entziehen. Im dritten Quartal 2017 wurde auf Anweisung der chinesischen Behörde AQSIQ ein Rückruf von Audi Fahrzeugen, die mit Front-Airbags des Herstellers Takata ausgestattet sind, bekannt gegeben. Die damit verbundenen Anpassungen der bilanziellen Risikoversorgen wurden durch das assoziierte Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), erfasst. Es kann weiterhin nicht ausgeschlossen werden, dass es zu weiteren Rückrufen mit Takata Front-Airbags kommt.

### ***/ KONSOLIDIERUNGSKREIS***

Neben der AUDI AG werden alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen, bei denen die AUDI AG unmittelbar oder mittelbar die Entscheidungsmacht über die relevanten Aktivitäten hat, um daraus die eigenen variablen Rückflüsse zu steuern. Die Einbeziehung beginnt bzw. endet mit dem Zeitpunkt, ab dem die Beherrschung erlangt wird bzw. verloren geht.

In den Audi Konzern wird auch ein Wertpapierspezialfonds einbezogen. Aus dieser strukturierten Einheit im Sinne des IFRS 12 ergeben sich für Audi keine besonderen Risiken oder Verpflichtungen.

In den Konzernabschluss werden Gesellschaften einbezogen, an denen die AUDI AG weder mittelbar noch unmittelbar Anteile hält, jedoch durch vertragliche Vereinbarungen in der Lage ist, einen beherrschenden Einfluss auszuüben. Die Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital und am Ergebnis werden den folgenden Gesellschaftern jeweils zu 100 Prozent zugerechnet.

Gesellschaft	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, Herndon (USA)	Volkswagen Group of America, INC., Herndon (USA)

Weitere Informationen zu den Anteilen anderer Gesellschafter können dem Punkt 26 entnommen werden.

Tochterunternehmen mit nur geringer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bilds der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows sowohl einzeln als auch in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Diese Tochterunternehmen haben vor Konsolidierung einen Anteil von 0,6 (0,7) Prozent am Konzerneigenkapital, 0,1 (0,7) Prozent am Ergebnis nach Steuern und 0,8 (0,6) Prozent an der Bilanzsumme des Audi Konzerns. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die unter anderem im Hinblick auf den Anteil von Audi an deren Eigenkapital sowie Ergebnis von untergeordneter Bedeutung sind, werden aus Wesentlichkeitsgründen nicht nach der Equity-Methode einbezogen.

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nicht vollkonsolidiert bzw. nach der Equity-Methode abgebildet werden, sowie Finanzbeteiligungen werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt.

Zum 1. Januar 2017 wurde die Volkswagen Group Firenze S.p.A., Florenz (Italien), mit einem Gewinn von 2 Mio. EUR veräußert. Der Verkauf diente der Trennung von Importeur- und Handelsgeschäft. Des Weiteren wurde zum 1. Januar 2017 die Audi Hungaria Motor Kft., Győr (Ungarn), auf die Audi Hungaria Services Zrt., Győr (Ungarn), verschmolzen. In diesem Zuge wurde die Audi Hungaria Services Zrt. in Audi Hungaria Zrt., Győr (Ungarn), umfirmiert. Bei beiden Gesellschaften handelte es sich um bislang in den Konsolidierungskreis einbezogene Tochterunternehmen. Darüber hinaus gab es keine Veränderungen des Konsolidierungskreises.

Im Anschluss an den Anhang sind die wesentlichen Gesellschaften des Audi Konzerns aufgeführt.

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes nach Handelsrecht ist beim Handelsregister Ingolstadt unter HR B 1 hinterlegt und auf der Audi Internetseite [www.audi.com/](http://www.audi.com/) anteilsbesitzliste eingestellt. Darüber hinaus kann diese Aufstellung direkt bei der AUDI AG, Finanzkommunikation/ Finanzanalytik, I/FF-3, Auto-Union-Str. 1, 85045 Ingolstadt, angefordert werden.

Folgende Gesellschaften haben durch die Einbeziehung in den Audi Konzernabschluss die Bedingungen des § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift in Anspruch:

- > Audi Electronics Venture GmbH
- > AUDI Immobilien GmbH & Co. KG
- > Audi Sport GmbH

## // ZUSAMMENSETZUNG DES AUDI KONZERNS

Anzahl	2017	2016
AUDI AG und vollkonsolidierte Tochterunternehmen/strukturierte Einheiten	40	42
<i>davon Inland</i>	7	7
<i>davon Ausland</i>	33	35
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	36	31
<i>davon Inland</i>	24	21
<i>davon Ausland</i>	12	10
At-Equity-bewertete Unternehmen (Ausland)	3	4
Nicht at-Equity-bewertete assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	24	25
<i>davon Inland</i>	19	19
<i>davon Ausland</i>	5	6
	<b>103</b>	<b>102</b>

## // BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die AUDI AG hält zum Bilanzstichtag einen 10-prozentigen Anteil an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, einem chinesischen Automobilproduzenten, der unter anderem Fahrzeuge der Marke Audi für den chinesischen Markt herstellt und vertreibt. Mit der Volkswagen AG werden derzeit Verhandlungen über einen Verkauf von 5 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., geführt (siehe hierzu auch Punkt 25). Durch die Repräsentanz im Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgan dieses Unternehmens ist die AUDI AG weiterhin in der Lage, einen maßgeblichen Einfluss auszuüben.

Außerdem werden Anteile an der Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited, Tianjin, einem chinesischen Hersteller von Fahrzeuggetrieben unter anderem für Audi Modelle, gehalten. Der Anteil an der Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited hat sich im Geschäftsjahr aufgrund von Kapitalerhöhungen, an denen Audi nicht teilgenommen hat, von 49 Prozent auf rund 43 Prozent verringert.

Am 8. Dezember 2017 wurden sämtliche Anteile an der Volkswagen Group Services S.A./N.V., Brüssel (Belgien), im Zuge von Umstrukturierungsmaßnahmen innerhalb des Volkswagen Konzerns mit einem Verlust in Höhe von 5 Mio. EUR veräußert. Die AUDI AG hielt indirekt 30 Prozent an der Volkswagen Group Services S.A./N.V. Hierbei handelt es sich um eine Finanzierungsgesellschaft, über die Audi weiterhin Factoringgeschäfte betreibt.

Der Audi Konzern, die BMW Group und die Daimler AG sind zu je 33,3 Prozent an der im Jahr 2015 gegründeten There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), beteiligt. Im Dezember 2016 unterzeichnete die There Holding B.V. mit der Intel Holdings B.V., Schiphol-Rijk (Niederlande), einen Vertrag zum Verkauf von 15 Prozent der Anteile an der HERE International B.V., Rijswijk (Niederlande). Die Transaktion mit der Intel Holdings B.V. wurde am 31. Januar 2017 vollzogen. Dies führte auf Ebene der There Holding B.V. zu einem Beherrschungsverlust im Sinne des IFRS 10. Aus der Endkonsolidierung ergab sich für den Audi Konzern ein anteiliger Ergebniseffekt von 183 Mio. EUR, der im Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen ausgewiesen wird. Da weiterhin ein maßgeblicher Einfluss besteht, wird die HERE International B.V. als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Abschluss der There Holding B.V. einbezogen. Am Beteiligungsverhältnis des Audi Konzerns an der There Holding B.V. ergibt sich durch diesen Verkauf keine Änderung.

Darüber hinaus wurde im Dezember 2016 mit einem Konsortium, bestehend aus NavInfo Co. Ltd., Peking (China), Tencent Holdings Ltd., Shenzhen (China), und GIC Private Ltd., Singapur (Singapur), ein Vertrag zum Verkauf von 10 Prozent der Anteile an der HERE International B.V. unterzeichnet. Der Vollzug der Transaktion mit dem Konsortium war von der Zustimmung der entsprechenden Behörden abhängig. Im dritten Quartal 2017 wurde entschieden, die Transaktion nicht weiter zu verfolgen, da im Rahmen des behördlichen Prüfungsprozesses nicht mehr absehbar war, dass die notwendigen Genehmigungen erteilt werden.

Im Dezember 2017 wurden mit der Robert Bosch Investment Nederland B.V., Boxtel (Niederlande), sowie der Continental Automotive Holding Netherlands B.V., Maastricht (Niederlande), Verträge zur Veräußerung von Anteilen an der There Holding B.V. unterzeichnet. Die Robert Bosch Investment Nederland B.V. sowie die Continental Automotive Holding Netherlands B.V. erwerben damit jeweils 5,9 Prozent an der There Holding B.V. Audi, BMW und Daimler veräußern ihre Anteile in gleicher Höhe. Mit einem Vollzug der Transaktionen wird vorbehaltlich behördlicher Genehmigungen im ersten Quartal 2018 gerechnet. Der auf Audi entfallende Anteil wird unter den Zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerten ausgewiesen. Im Hinblick auf die Finanz- und Ertragslage ergeben sich aus den Transaktionen voraussichtlich keine wesentlichen Effekte. Weitere Angaben können dem Punkt 25 des Anhangs entnommen werden.

Informationen zu den zuvor beschriebenen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, finden sich auch unter Punkt 17.

### **/ 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 Anschaffungskosten einer Beteiligung den Konzernanteil am so ermittelten Eigenkapital der Gesellschaft übersteigen, entsteht ein Goodwill. Dieser wird identifizierbaren Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) zugeordnet, die aus den Synergien des Erwerbs Nutzen ziehen sollen. Der Goodwill wird auf dieser Ebene regelmäßig zum Bilanzstichtag auf seine 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 Unterschiedsbetrag wird erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

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 grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde gelegt wie bei Tochterunternehmen. Dabei wird auf den letzten geprüften Abschluss der jeweiligen Gesellschaft abgestellt. Im Zusammenhang mit einer Common Control Transaction erworbene Anteile an at-Equity-bewerteten Unternehmen werden ebenfalls nach der Predecessor-Methode abgebildet. Im Erwerbszeitpunkt erfolgt damit keine Anpassung an die Fair Values. Ein zwischen dem Kaufpreis und dem anteiligen Eigenkapital entstehender Unterschiedsbetrag wird erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

## / 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 Zrt., Győr (Ungarn), die Audi México S.A. de C.V., San José Chiapa (Mexiko), 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.

## // ENTWICKLUNG DER FÜR DIE WÄHRUNGSUMRECHNUNG ZUGRUNDE GELEGTEN WECHSELKURSE

1 EUR in Fremdwährungseinheiten		Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
		31.12.2017	31.12.2016	2017	2016
Australien	AUD	1,5329	1,4615	1,4732	1,4885
Brasilien	BRL	3,9707	3,4372	3,6061	3,8567
Großbritannien	GBP	0,8873	0,8585	0,8768	0,8196
Japan	JPY	134,8700	123,5000	126,7252	120,1997
Kanada	CAD	1,5026	1,4228	1,4648	1,4661
Mexiko	MXN	23,6142	21,8480	21,3328	20,6778
Republik Korea	KRW	1.278,2200	1.269,1100	1.276,8539	1.284,4141
Schweiz	CHF	1,1694	1,0749	1,1117	1,0902
Singapur	SGD	1,6014	1,5260	1,5589	1,5278
Taiwan	TWD	35,5391	34,1659	34,3659	35,6875
Thailand	THB	39,0553	37,8013	38,2960	39,0554
USA	USD	1,1988	1,0560	1,1297	1,1071
Volksrepublik China	CNY	7,8009	7,3332	7,6295	7,3533

## BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE

### **/ AUFWANDS- UND ERTRAGSREALISIERUNG**

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. Die Umsatzerlöse werden abzüglich Erlösschmälerungen ausgewiesen.

Aus dem Verkauf von Fahrzeugen, für die eine Rückkaufverpflichtung („Buy-back-Vereinbarung“) besteht, werden zunächst keine Umsatzerlöse realisiert. Die Differenz zwischen dem Veräußerungspreis und dem voraussichtlichen Rücknahmepreis wird linear über den Zeitraum zwischen Veräußerung und Rücknahme vereinnahmt. Der Ausweis der weiterhin bilanzierten Fahrzeuge erfolgt im Vorratsvermögen.

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

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

Kundenspezifische Fertigungsaufträge, wie zum Beispiel Werkzeugbau, werden nach ihrem Leistungsfortschritt bilanziert. Demzufolge werden anteilige Umsatzerlöse und Umsatzkosten entsprechend dem am Bilanzstichtag erreichten Leistungsfortschritt ausgewiesen. Grundlage sind die mit dem Kunden vereinbarten Auftragserlöse und die erwarteten Auftragskosten. Der Grad der Fertigstellung errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Kosten. Sofern das Ergebnis eines kundenspezifischen Fertigungsauftrags noch nicht ausreichend sicher ist, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst. In der

Bilanz werden die nach dem Leistungsfortschritt als Umsatz realisierten Auftragsteile nach Abzug erhaltener Anzahlungen in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen berücksichtigt. Erwartete Verluste aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen werden sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden.

### **/ IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE**

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Anschaffungskosten unter Berücksichtigung von Nebenkosten sowie Kostenminderungen bilanziert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

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

Der aus einem Unternehmenszusammenschluss entstehende Goodwill hat eine unbestimmte Nutzungsdauer und wird regelmäßig auf Werthaltigkeit überprüft.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben grundsätzlich eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden daher nicht planmäßig abgeschrieben. Eine unbestimmte Nutzungsdauer ergibt sich häufig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke. 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 der Absatz dieser Produkte dem Audi Konzern voraussichtlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Sind die Voraussetzungen des IAS 38 für eine Aktivierung nicht gegeben, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung erfolgswirksam erfasst.

Aktiviert werden Entwicklungskosten umfassen alle direkt dem Entwicklungsprozess zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Modelllaufzeit der entwickelten Produkte.

Den planmäßigen Abschreibungen, die den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet sind, liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde, die jährlich überprüft werden:

	Nutzungsdauer
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2–15 Jahre
<i>davon Software</i>	3–5 Jahre
<i>davon Kundenstämme</i>	2–8 Jahre
Aktivierete Entwicklungskosten	4–9 Jahre

**/ SACHANLAGEN**

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet und 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.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen grundsätzlich folgende jährlich überprüfte betriebsgewöhnliche Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	20–50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	10–20 Jahre
Maschinen und technische Anlagen	6–12 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialwerkzeuge	3–15 Jahre

Auf der Basis von Leasingverträgen genutzte Sachanlagen werden aktiviert, wenn nach IAS 17 die Voraussetzungen eines Finance Lease erfüllt sind, das heißt, wenn die wesentlichen Chancen und Risiken, die sich aus der Nutzung eines Vermögenswerts ergeben, auf den Leasingnehmer übertragen wurden. Die Aktivierung erfolgt zum Fair Value bzw. zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen. Der linearen Abschreibung liegt die wirtschaftliche Nutzungsdauer oder die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags zugrunde.

Im Fall von Leasingverhältnissen, bei denen nicht alle Chancen und Risiken im Zusammenhang mit dem Leasingobjekt übergehen (Operate Lease), werden die Leasingraten bzw. Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

**/ VERMIETETE VERMÖGENSWERTE**

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operate-Lease-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Wertminderungen, die aufgrund des Impairment-Tests nach IAS 36 zu ermitteln sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen und Anpassung der zukünftigen Abschreibungsraten berücksichtigt.

**/ ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN**

Grundstücke oder Gebäude, die mit der Absicht gehalten werden, Mieterträge zu erzielen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert und planmäßig abgeschrieben. Die zugrunde gelegten Abschreibungsdauern entsprechen grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen. Bei einer Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten sind zusätzlich die Fair Values anzugeben, die grundsätzlich anhand interner Berechnungen nach der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt werden. Diese Berechnungen werden auf der Grundlage der aus den Immobilien generierbaren Mieteinnahmen sowie immobilien-spezifischen Diskontierungszinssätzen vorgenommen.

**/ AT-EQUITY-BEWERTETE ANTEILE**

Nach der 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). Bei der Equity-Methode spiegeln sich die Eigenkapitalveränderungen anteilig im Beteiligungsbuchwert wider. Der Anteil am erfolgswirksamen Ergebnis des assoziierten Unternehmens wird im Finanzergebnis ausgewiesen.

**/ FREMDKAPITALKOSTEN**

Fremdkapitalkosten, die einem qualifizierten Vermögenswert direkt zuordenbar sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein längerer Zeitraum benötigt wird, um den Vermögenswert in einen nutzungs- oder verkaufsfertigen Zustand zu versetzen.

## / WERTHALTIGKEITSTESTS

Die Werthaltigkeit des Anlagevermögens wird regelmäßig zum Bilanzstichtag geprüft.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit eines Goodwills sowie von anderen immateriellen Vermögenswerten wird im Audi Konzern grundsätzlich der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Marken bzw. Produkte) angesetzt. Basis für die Ermittlung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf die künftige Entwicklung der jeweiligen Märkte, der Marktanteile sowie der Profitabilität der Produkte. Die Planungsperiode erstreckt sich 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.

Für die Ermittlung der Cashflows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Absatzmärkte zugrunde gelegt. Bis zum Ende des Detailplanungszeitraums wird in den beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Automobile und Motorräder ein Wachstum des Operativen Ergebnisses erwartet. Die Schätzung der Cashflows im Anschluss an den Detailplanungszeitraum basiert auf einer jährlichen Wachstumsrate von 1,0 (1,0) Prozent in der Einheit Automobile und von 1,0 (1,0) Prozent in der Einheit Motorräder.

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für einen Goodwill sowie für andere immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter und mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, in den beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Automobil- und Motorradgeschäft werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern verwendet:

in %	2017	2016
Segment Automobile	5,8	5,4
Segment Motorräder	6,1	5,7

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf einem Zinssatz für risikofreie Anlagen. Darüber hinaus werden neben der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz spezi-

fische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und den Verschuldungsgrad berücksichtigt.

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.

Außerplanmäßige Abschreibungen werden gemäß IAS 36 vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag, das heißt der höhere Betrag aus der fortgeführten 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 einen Goodwill und andere immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer besteht.

Sofern der Grund für eine vormals vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfällt, erfolgt eine Zuschreibung auf den erzielbaren Betrag, jedoch maximal in Höhe der fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten. Wertminderungen auf den Goodwill werden nicht aufgeholt.

## / FINANZINSTRUMENTE

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei der einen Partei zu einem finanziellen Vermögenswert und zugleich bei der anderen Partei zu einer finanziellen Schuld oder einem Eigenkapitalinstrument führen.

Die Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten richtet 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 zu haltende finanzielle Vermögenswerte,
- > erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte.

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

Finanzielle Schulden sind in folgende Kategorien unterteilt:

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

Die Zuordnung zu einer dieser Kategorien hängt vom jeweiligen Zweck des Finanzinstruments ab und wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft.

Die Fair-Value-Option, das heißt die wahlweise erfolgswirksame Bewertung bestimmter Vermögenswerte und Schulden zum Fair Value, wird im Audi Konzern nicht ausgeübt.

Die Bilanzierung von finanziellen Vermögenswerten erfolgt zum Erfüllungstag. Die Erstbewertung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden erfolgt zum Fair Value. Die Folgebewertung ist abhängig von der Zuordnung zu den Kategorien gemäß den Vorschriften des IAS 39 und erfolgt entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value.

Die fortgeführten Anschaffungskosten finanzieller Vermögenswerte und Schulden ermitteln sich unter Beachtung der Effektivzinsmethode als der Betrag, mit dem ein Finanzinstrument bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde, vermindert um eventuelle Tilgungen, etwaige Wertminderungen oder Uneinbringlichkeiten.

Bei kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten und Schulden entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag bzw. dem Rückzahlungsbetrag.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value soweit möglich anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Sofern solche Inputfaktoren nicht zur Verfügung stehen, erfolgt die Ermittlung mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit einem Marktzinssatz oder die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle.

Finanzinstrumente werden ausgebucht, wenn die Rechte auf Zahlungen 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) werden im Wesentlichen alle Chancen und Risiken übertragen.

Eine Saldierung finanzieller Vermögenswerte und Schulden wird nur dann vorgenommen, wenn eine Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechtlich durchsetzbar ist und auch die Absicht besteht, tatsächlich zu saldieren. Im Audi Konzern werden mangels Erfüllung der notwendigen Voraussetzungen grundsätzlich keine finanziellen Vermögenswerte und Schulden saldiert. Da in der Regel keine Globalverrechnungsverträge oder ähnliche Vereinbarungen existieren, besteht auch nicht die Möglichkeit, unter bestimmten Bedingungen aufzurechnen.

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,
- > Finanzverbindlichkeiten,
- > Zahlungsmittel.

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden zu den jeweiligen 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 Abzinsung der zukünftigen Zahlungsflüsse mit einem Marktzins ermittelt. Durch die Vornahme von Einzelwertberichtigungen wird erkennbaren Ausfallrisiken bei „Krediten und Forderungen“ Rechnung getragen. Im Einzelnen werden bei signifikanten individuellen Forderungen 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 und zum selben Zeitpunkt wie die entsprechende wertberichtigte Forderung ausgebucht.

„Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ enthalten nicht derivative Finanzinstrumente, die entweder dieser Kategorie zugeordnet sind oder keiner anderen Kategorie zugeordnet werden können. Darunter fallen Eigenkapitalinstrumente, beispielsweise Aktien, und Schuldinstrumente, wie Anleihen. Finanzinstrumente dieser Kategorie werden grundsätzlich zum Fair Value angesetzt. Bei börsennotierten Finanzinstrumenten – im Audi Konzern handelt es sich dabei ausschließlich um Wertpapiere – entspricht der Fair Value dem Marktwert am Bilanzstichtag. Wertschwankungen werden im Eigenkapital, in der Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren, unter Berücksichtigung latenter Steuern, erfasst. Fremdwährungsgewinne und -verluste werden bei Eigenkapitalinstrumenten erfolgsneutral erfasst.

„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 die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Fair Value erfolgswirksam im Finanzergebnis erfasst. Ein gegebenenfalls in der Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren bislang erfolgsneutral erfasster Verlust wird zugleich ausgebucht.

Wertaufholungen werden – soweit es sich bei den betroffenen Wertpapieren um Eigenkapitalinstrumente handelt – erfolgsneutral berücksichtigt. Handelt es sich bei den wertgeminderten Wertpapieren hingegen um Schuldinstrumente, erfolgen die Wertaufholungen (maximal in Höhe der vorherigen

Abschreibung) 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 Wertpapiere. Anteile an nicht konsolidierten Tochterunternehmen und Beteiligungen an nicht at-Equity bilanzierten assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nicht als Finanzinstrument klassifiziert. Der Ausweis der sonstigen Beteiligungen, die nicht von dem Anwendungsbereich des IAS 28, IFRS 10 oder IFRS 11 erfasst und gemäß IAS 39.46(c) zu ihren jeweiligen Anschaffungskosten angesetzt werden, erfolgt in der Klasse „Zum Fair Value bewertet“.

Soweit bei den Wertpapieren und Beteiligungen Hinweise auf niedrigere Fair Values vorliegen, werden entsprechende Wertanpassungen vorgenommen. Eine Absicht, wesentliche Beteiligungen zu veräußern, besteht zum Bilanzstichtag nicht.

## **// 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 gegen mögliche Verluste aus Rückkaufverpflichtungen für Leasingfahrzeuge.

Die Vorschriften zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) werden angewendet, wenn 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.

Bei der Absicherung von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) werden sowohl die Fair-Value-Änderungen des Sicherungsinstruments als auch die des Grundgeschäfts ergebniswirksam 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 gegen mögliche Verluste aus Rückkaufverpflichtungen für Leasingfahrzeuge erfolgen ebenfalls nach den Regelungen für „erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente“. Die Ergebnisse von „erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten“ werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

### **/ SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SONSTIGE FORDERUNGEN**

Sonstige finanzielle Vermögenswerte 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 dem bilanzorientierten Temporary Concept. Hiernach sind für sämtliche temporäre Differenzen, die sich aus unterschiedlichen Wertansätzen von Vermögenswerten sowie Schulden in der Steuerbilanz einerseits und in der Konzernbilanz andererseits ergeben, latente Steuern zu bilden. Außerdem sind latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge zu erfassen.

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 steuerlichen Verlustvorträgen sowie aus steuerlichen Vergünstigungen erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern bilden zukünftige Steuerbelastungen ab und werden grundsätzlich für

sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz bilanziert.

Die Bildung der latenten Steuern wird in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung bzw. -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisierung voraussichtlich gültigen Steuersatzes vorgenommen. Nach IAS 12 werden Gewinnausschüttungen grundsätzlich erst zum Zeitpunkt des Gewinnverwendungsbeschlusses steuerwirksam berücksichtigt. Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt. Für aktive latente Steuern, deren Realisierung unwahrscheinlich ist, wird eine Wertberichtigung vorgenommen.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern verrechnet, sofern eine Identität des Steuersubjekts und Fristenkongruenz bestehen. Der Ausweis der latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 1 bei den langfristigen Vermögenswerten bzw. Schulden.

### **/ 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 Entwicklungskosten. Vertriebskosten, Kosten der allgemeinen Verwaltung sowie Zinsen für Fremdkapital werden nicht aktiviert.

Fertige Erzeugnisse und Waren werden 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 Bewertungs-

abschläge vorgenommen, sofern die aus ihrem Verkauf oder ihrer Verwendung voraussichtlich zu realisierenden Erlöse niedriger als die Buchwerte der Vorräte sind. 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-Lease-Dauer bis zu einem Jahr beträgt, und Fahrzeuge, für die aufgrund einer „Buy-back-Vereinbarung“ innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr eine Rückkaufverpflichtung besteht. 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 Gesellschaften des Volkswagen Konzerns 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.

#### **/ ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE VERMÖGENSWERTE**

Vermögenswerte oder eine Gruppe von Vermögenswerten werden nach IFRS 5 als „Zur Veräußerung verfügbar“ klassifiziert, wenn eine Veräußerung hoch wahrscheinlich ist. Unter diesen Umständen erfolgt ein gesonderter Ausweis in der Bilanz. Die betreffenden Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten bewertet.

Eine Fortschreibung der Vermögenswerte wird in bestimmten Fällen, wie bei der Equity-Fortschreibung, grundsätzlich nicht mehr vorgenommen.

#### **/ RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN**

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 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. Einzelne Parameter für die Bewertung der Pensionsrückstellungen können dem Punkt 31 entnommen werden. Aus der Neubewertung resultierende Effekte werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral in den Gewinnrücklagen im Eigenkapital erfasst.

#### **/ ERTRAGSTEUERVERPFLICHTUNGEN**

Die Ertragsteuerverbindlichkeiten enthalten laufende Verpflichtungen aus Ertragsteuern. Latente Steuern werden in gesonderten Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Mittels der bestmöglichen Schätzung werden für potenzielle Steuerrisiken Vorsorgen passiviert.

#### **/ SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN**

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, wenn aus einem vergangenen Ereignis eine gegenwärtige Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die wahrscheinlich zu einem Abfluss von Finanzmitteln führt und deren Höhe zuverlässig schätzbar ist. Eine Verrechnung der Rückstellungen mit Rückgriffsansprüchen findet nicht statt. 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 Eurowährungsraum kam ein Nominalzinssatz von 0,08 (0,04) Prozent zur Anwendung. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen. Die langfristigen Anteile der Rückstellungen für Jubiläumszuwendungen werden mit 1,6 (1,6) Prozent abgezinst.

Rückgriffsansprüche im Zusammenhang mit Rückstellungen werden in der Bilanz getrennt als Forderung angesetzt, wenn nahezu sicher ist, dass bei Begleichung der Verpflichtung ein Ausgleich geleistet wird. Der Ausweis erfolgt unter den übrigen Forderungen im Bilanzposten Sonstige Forderungen.

In den sonstigen Rückstellungen sind Aufstockungsbeträge aus Altersteilzeitverträgen enthalten, die entsprechend dem Blockmodell ratierlich gebildet werden.

### **/ EVENTUALVERBINDLICHKEITEN**

Eventualverbindlichkeiten werden im Anhang angegeben (siehe Punkt 39 „Eventualverbindlichkeiten“), wenn die Kriterien für die Bildung einer Rückstellung nicht erfüllt sind, aber der Abfluss finanzieller Ressourcen nicht unwahrscheinlich ist. Eine Passivierung der Sachverhalte erfolgt erst, wenn sich die Verpflichtungen konkretisiert haben, das heißt, der Abfluss finanzieller Ressourcen wahrscheinlich geworden ist und ihre Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

### **/ VERBINDLICHKEITEN**

Langfristige Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz erfasst. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbeitrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt. Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen werden zum Barwert der Leasingraten bilanziert. Kurzfristige Verbindlichkeiten werden zum Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

### **/ 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 grundsätzlich in der Periode erfolgswirksam erfasst, in der auch die entsprechenden Aufwendungen anfallen. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam vereinnahmt. Zuwendungen in Form nicht monetärer Vermögenswerte (z. B. kostenlose Nutzung von Grund und Boden oder kostenlose Überlassung von Ressourcen) werden in einem Merkposten angesetzt.

### **/ SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANagements**

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, Erträge und Aufwendungen sowie 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 Goodwill, Markennamen und aktivierte Entwicklungskosten) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bilanzierter Beteiligungen erfordert Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Werthaltigkeit des Vermietvermögens des Audi 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 zu entnehmen.

Der Ansatz und die 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 Rückstellungen für Pensionen ist darüber hinaus abhängig von der Schätzung der Entwicklung des Planvermögens. Die der Berechnung der Rückstellungen für Pensionen zugrunde gelegten Annahmen sind unter Punkt 31 erläutert. Versicherungsmathematische Gewinne oder 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. Die vorgenannten Punkte enthalten ebenfalls Ausführungen zur Dieselmotorthematik.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die geforderten Bedingungen erfüllt sind und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

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 Ent-

wicklung 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.

Der Audi Konzern rechnet für das Jahr 2018 mit einer etwas geringeren Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft. Die Mehrzahl der Schwellenländer wird voraussichtlich erneut mit höheren Wachstumsraten als die Industrienationen expandieren, wobei die höchsten Zuwächse des Bruttoinlandsprodukts (BIP) nach wie vor im asiatischen Raum erwartet werden. Allerdings können politische Unsicherheiten, eine stärker als erwartet anziehende Inflation oder ein beschleunigter Ausstieg aus der insgesamt lockeren Geldpolitik die weltweiten Wachstumsaussichten belasten. Zudem stellen geopolitische Spannungen und Konflikte, strukturelle Defizite einzelner Länder sowie Turbulenzen auf den Finanzmärkten weiterhin mögliche Störfaktoren dar. Insgesamt ist aus heutiger Sicht nicht von einer wesentlichen Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im Geschäftsjahr 2018 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

in Mio. EUR	2017	2016
Marke Audi	41.067	41.556
Marke Lamborghini	933	853
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	3.900	3.599
Sonstiges Automobilgeschäft	13.494	12.579
<b>Automobile</b>	<b>59.394</b>	<b>58.587</b>
Marke Ducati	600	593
Sonstiges Motorradgeschäft	134	138
<b>Motorräder</b>	<b>734</b>	<b>730</b>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>60.128</b>	<b>59.317</b>

Im Umsatz Automobile sind neben den Umsatzerlösen aus den beiden Marken Audi und Lamborghini auch die Umsatzerlöse aus den sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns enthalten. Die Umsätze aus dem sonstigen Automobilgeschäft umfassen im Wesentlichen Lieferungen von Teilesätzen nach China sowie Erlöse aus Motoren- und Originalteileverkäufen. Außerdem sind darin Umsatzerlöse aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen in Höhe von 173 (86) Mio. EUR enthalten.

### 2 / HERSTELLUNGSKOSTEN

In den Herstellungskosten von 50.545 (49.390) 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, nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten sowie planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten und herstellungsbezogene Sachanlagen erfasst. Die im Geschäftsjahr 2017 vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 149 (71) Mio. EUR und auf Immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 76 (14) Mio. EUR resultieren aus geringeren Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Automobile, im Wesentlichen infolge von Marktrisiken. Im Geschäftsjahr 2017 wurden öffentliche Zuwendungen in Höhe von 17 (28) Mio. EUR erfolgswirksam erfasst. Die Zuwendungen werden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet. Darüber hinaus sind Aufwendungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik

in Nordamerika in Höhe von 277 (423) Mio. EUR in den Herstellungskosten enthalten.

### 3 / VERTRIEBSKOSTEN

Die Vertriebskosten von 5.297 (5.807) Mio. EUR umfassen im Wesentlichen die Personal- und Sachkosten für Marketing und Verkaufsförderung, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit und Ausgangsfrachten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs. Im Vorjahr waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Nordamerika Aufwendungen für Vertriebsmaßnahmen sowie Vertriebsrisiken in Höhe von 182 Mio. EUR enthalten.

### 4 / ALLGEMEINE VERWALTUNGSKOSTEN

Zu den allgemeinen Verwaltungskosten von 685 (663) Mio. EUR gehören Personal- und Sachkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

### 5 / SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. EUR	2017	2016
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	882	456
Erträge aus Weiterberechnungen	623	585
Erträge aus derivativen Sicherungsgeschäften	607	432
Erträge aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	389	322
Erträge aus Nebengeschäften	335	314
Erträge aus dem Abgang von Anlagegegenständen	32	12
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	6	4
Erträge aus der Zuschreibung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	1	-
Übrige betriebliche Erträge	451	519
<b>Sonstige betriebliche Erträge</b>	<b>3.326</b>	<b>2.643</b>

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 Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien von 25 (23) 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.

## 6 / SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. EUR	2017	2016
Aufwendungen aus derivativen Sicherungsgeschäften	603	1.140
Aufwendungen aus der Fremdwährungszahlungsabwicklung	596	367
Aufwendungen für Prozessrisiken und Prozesskosten	258	1.029
Wertberichtigungen auf Forderungen	112	9
Aufwendungen aus Kostenumlagen und -weiterberechnungen	103	101
Verluste aus dem Abgang von Anlagegegenständen	8	52
Übrige betriebliche Aufwendungen	576	351
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>	<b>2.257</b>	<b>3.048</b>

Die Aufwendungen 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 Aufwendungen für Prozessrisiken und Prozesskosten sind Aufwendungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von 53 (1.027) Mio. EUR enthalten. Darüber hinaus sind in den Übrigen betrieblichen Aufwendungen verschiedene Effekte aus der Dieselthematik in Nordamerika in Höhe von 57 Mio. EUR erfasst.

## 7 / ERGEBNIS AUS AT-EQUITY-BEWERTETEN ANTEILEN

Das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen beträgt 526 (365) Mio. EUR. Weitere Informationen zu den at-Equity-bewerteten Anteilen können dem Punkt 17 entnommen werden.

## 8 / ZINSERGBNIS

in Mio. EUR	2017	2016 <sup>1)</sup>
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	86	63
<b>Zinserträge</b>	<b>86</b>	<b>63</b>
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-56	-77
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	-19	-18
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-91	-110
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden	42	-134
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>-125</b>	<b>-339</b>
<b>Zinsergebnis</b>	<b>-39</b>	<b>-277</b>

1) Das Vorjahr wurde entsprechend an die neue Struktur angepasst.

Die Struktur innerhalb des Finanzergebnisses wurde zur besseren Darstellung und Vergleichbarkeit geändert. Statt der Finanzierungsaufwendungen wird nunmehr das Zinsergebnis dargestellt. Die Umstrukturierung führte zu Veränderungen bei unterschiedlichen Posten im Finanzergebnis. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

## 9 / ÜBRIGES FINANZERGBNIS

in Mio. EUR	2017	2016 <sup>1)</sup>
Beteiligungsergebnis	55	66
<i>davon Erträge aus Gewinnabführungsverträgen</i>	9	3
<i>davon Aufwendungen aus Verlustübernahmen</i>	-14	-1
Erträge aus Ausgleichszahlungen	271	237
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren	8	6
Realisierte Fremdwährungserträge und Fremdwährungsaufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	-13	0
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	-56	-6
Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Sicherungsgeschäften außerhalb Hedge Accounting	-648	-402
Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb Hedge Accounting	9	6
<b>Übriges Finanzergebnis</b>	<b>-375</b>	<b>-94</b>

1) Das Vorjahr wurde entsprechend an die neue Struktur angepasst.

Das Ergebnis aus Beteiligungen umfasst im Wesentlichen Gewinnanteile an der Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg. Außerdem ist darin eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 13 (15) Mio. EUR auf eine Beteiligung im Segment Automobile enthalten. Diese resultiert unter anderem aus einer nachhaltig negativen Geschäftsentwicklung des Beteiligungsunternehmens.

Die Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren enthalten nun neben dem Veräußerungsergebnis auch die anderen Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren. Im Vorjahr wurden diese in den „Zinserträgen und ähnlichen Erträgen“ ausgewiesen.

Die Erträge aus Ausgleichszahlungen betreffen einen zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, vereinbarten finanziellen Ausgleich bezüglich der von der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), erzielten wirtschaftlichen Leistung der jeweiligen Marken.

## 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.

Vom tatsächlichen Steueraufwand wurden von der Volkswagen AG 1.113 (576) Mio. EUR belastet.

<i>in Mio. EUR</i>	2017	2016
Tatsächlicher Steueraufwand	1.468	975
<i>davon Inland</i>	1.152	620
<i>davon Ausland</i>	317	354
<i>davon Ertrag aus der Auflösung von Steuerrückstellungen</i>	-7	-4
Latenter Steuerertrag/-aufwand	-164	6
<i>davon Inland</i>	-229	30
<i>davon Ausland</i>	64	-24
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>	<b>1.304</b>	<b>980</b>
<i>davon periodenfremder Steueraufwand</i>	62	19

Die tatsächlichen inländischen Steuern werden mit dem Steuersatz von 29,9 (29,9) 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 29,9 (29,9) Prozent bewertet. Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 Prozent und 37 Prozent.

Der Steueraufwand des Geschäftsjahres 2017 wurde in Höhe von 217 Mio. EUR aufgrund der Steuerreform in den USA, welche unter anderem eine Reduzierung des Körperschaftsteuersatzes von 35 Prozent auf 21 Prozent vorsieht, erhöht. Die Erhöhung resultiert aus der Neubewertung aktiver latenter Steuern von Tochtergesellschaften in den USA.

In der steuerlichen Überleitungsrechnung werden unter den steuerfreien Erträgen Effekte aus steuerfreien Auslandserträgen und der steuerlichen Forschungs- und Entwicklungsförderung in Ungarn ausgewiesen.

Für die Beurteilung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt. Aus der Werthaltigkeitsprüfung resultieren ein latenter Steueraufwand aus der Abwertung von latenten Steueransprüchen von 21 (27) Mio. EUR sowie ein latenter Steuerertrag aus der Zuschreibung aktiver latenter Steuern von 6 (80) Mio. EUR.

Verlustvorträge bestehen in Höhe von 3.075 (3.328) Mio. EUR, die in Höhe von 151 (154) Mio. EUR zeitlich unbegrenzt nutzbar sind, während 2.924 (3.174) Mio. EUR innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Insgesamt wurden Verlustvorträge in Höhe von 2.057 (2.438) Mio. EUR als nicht nutzbar eingestuft. Die Realisierung steuerlicher Verluste führte im Geschäftsjahr 2017 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 50 (25) Mio. EUR. Aktive latente Steuern, die steuerliche Verlustvorträge betreffen, wurden in Höhe von 225 (275) Mio. EUR mangels Werthaltigkeit nicht angesetzt.

Für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 1 (1) Mio. EUR wurden in der Bilanz keine latenten Steueransprüche erfasst. Im aktuellen Geschäftsjahr ergab sich aus der Bewertung von aktiven latenten Steuern auf Steuervergünstigungen deren voller Ansatz in der Bilanz. Im Vorjahr wurden für Steuervergünstigungen in Höhe von 12 Mio. EUR in der Bilanz keine latenten Steueransprüche angesetzt.

In Höhe von 94 (26) Mio. EUR wurden latente Steuerschulden für temporäre Differenzen und nicht ausgeschüttete Gewinne von Tochtergesellschaften der AUDI AG wegen bestehender Kontrolle nach IAS 12.39 nicht bilanziert.

Latente Steuern in Höhe von 11 (9) Mio. EUR wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach einem Verlust im aktuellen Geschäftsjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

Von den in der Bilanz erfassten latenten Steuern wurden im laufenden Geschäftsjahr insgesamt 680 (314) Mio. EUR eigenkapitalmindernd erfasst, ohne die Gewinn-und-Verlust-Rechnung zu beeinflussen.

Die erfolgsneutrale Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne gemäß IAS 19 führte im laufenden Geschäftsjahr zu einer Eigenkapitalminderung aus der Bildung latenter Steuern von 29 Mio. EUR. Im Vorjahr wurden auf versicherungsmathematische Verluste latente Steuern von 293 Mio. EUR eigenkapitalerhöhend berücksichtigt. 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 652 (607) Mio. EUR.

Im laufenden Geschäftsjahr direkt im Eigenkapital gebuchte latente Steuern sind ausführlich in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

### 10.1 / AKTIVE UND PASSIVE LATENTE STEUERN AUF ANSATZ- UND BEWERTUNGSUNTERSCHIEDE BEI DEN EINZELNEN BILANZPOSTEN UND AUF STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE

in Mio. EUR	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Immaterielle Vermögenswerte	39	60	1.577	1.506
Sachanlagen	266	257	92	153
Finanzanlagen	-	-	33	36
Vorräte	107	62	25	90
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	251	456	903	744
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	245	156	-	0
Pensionsrückstellungen	1.171	1.180	-	-
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	2.036	2.389	34	41
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	-44	-33	-	-
<b>Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen</b>	<b>4.070</b>	<b>4.526</b>	<b>2.664</b>	<b>2.570</b>
Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	101	112	-	-
Tax Credits nach Wertberichtigungen	93	107	-	-
<b>Wert vor Konsolidierung und Saldierung</b>	<b>4.264</b>	<b>4.745</b>	<b>2.664</b>	<b>2.570</b>
<i>davon langfristig</i>	2.664	3.233	2.035	2.011
Saldierungen	-2.452	-2.356	-2.452	-2.356
Konsolidierungen	191	213	4	3
<b>Bilanzansatz</b>	<b>2.003</b>	<b>2.601</b>	<b>217</b>	<b>217</b>

## 10.2 / ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

in Mio. EUR	2017	2016
Ergebnis vor Ertragsteuern	4.783	3.047
Erwarteter Ertragsteueraufwand 29,9% (29,9%)	1.430	911
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-92	-24
Steueranteil für steuerfreie Erträge	-261	-279
Steueranteil für steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	58	111
Steueranteil für Effekte aus Verlustvorträgen und Tax Credits	-38	-63
Steueranteil für permanente bilanzielle Differenzen	-53	125
Periodenfremder Steueraufwand	62	19
Effekte aus Steuersatzänderungen	206	92
Sonstige Steuereffekte	-8	88
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>1.304</b>	<b>980</b>
Effektiver Steuersatz in %	27,3	32,2

## 11 / GEWINNABFÜHRUNG AN DIE VOLKSWAGEN AG

An die Volkswagen AG, Wolfsburg, sind aufgrund des Gewinnabführungsvertrages mit der AUDI AG 2.406 (918) Mio. EUR abzuführen.

## 12 / ERGEBNIS JE AKTIE

	2017	2016
Ergebnisanteil der Aktionäre der AUDI AG in Mio. EUR	3.555	1.985
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien	43.000.000	43.000.000
<b>Ergebnis je Aktie in EUR</b>	<b>82,69</b>	<b>46,16</b>

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.

Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem unverwässerten Ergebnis je Aktie, da weder zum 31. Dezember 2017 noch zum 31. Dezember 2016 Optionen auf Aktien der AUDI AG bestanden.

Die freien Aktionäre der AUDI AG erhalten anstelle einer Dividende für das Geschäftsjahr 2017 eine Ausgleichszahlung je Stückaktie. Deren Höhe entspricht der Dividende, die für eine Stammaktie der Volkswagen AG, Wolfsburg, gezahlt wird. Über eine Dividende wird auf der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Mai 2018 entschieden.

## 13 / ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU FINANZINSTRUMENTEN IN DER GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

### 13.1 / 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 sind insbesondere Anteile an nicht konsolidierten Tochterunternehmen, an assoziierten Unternehmen sowie an Gemeinschaftsunternehmen. Hierbei handelt es sich nicht um Finanzinstrumente im Sinne des IAS 39.

### 13.2 / NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IAS 39

in Mio. EUR	2017	2016
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	-648	-402
Kredite und Forderungen	-317	172
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	76	61
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	331	-160
<b>Nettoergebnisse aus Finanzinstrumenten</b>	<b>-558</b>	<b>-329</b>

Die Nettoergebnisse aus Finanzinstrumenten 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 Kategorien „Kredite und Forderungen“ sowie „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden“ sind im Wesentlichen Zinserträge und -aufwendungen, Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung und Abwicklung von Fremdwährungsgeschäften sowie bei den finanziellen Schulden Aufwendungen für Factoring enthalten. Die Kategorie „Kredite und Forderungen“ umfasst außerdem Wertberichtigungen auf Forderungen. Das Nettoergebnis der „Zur Verbesserung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte“ umfasst im Wesentlichen Erträge aus Wertpapieranlagen.

### 13.3 / ZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

in Mio. EUR	2017	2016
Zinserträge	85	63
Zinsaufwendungen	-67	-69
<b>Zinserträge und -aufwendungen</b>	<b>18</b>	<b>-6</b>

Zinserträge, die nicht zu den zum 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 zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten gehören, sind im Wesentlichen Factoringaufwendungen enthalten, die im Zusammenhang mit den Forderungsverkäufen an die Volkswagen Group Services S.A./N.V., Brüssel (Belgien), und an nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG, Wolfsburg, entstanden sind.

### 13.4 / WERTMINDERUNGS-AUFWENDUNGEN DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH KLASSEN

in Mio. EUR	2017	2016
Zum Fair Value bewertet	1	7
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	57	10
<b>Wertminderungsaufwendungen</b>	<b>58</b>	<b>18</b>

Die Wertminderungsaufwendungen betreffen Abschreibungen finanzieller Vermögenswerte, wie zum Beispiel Wertberichtigungen auf Forderungen oder Wertpapiere.

### 13.5 / GEWINNE UND VERLUSTE AUS SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Aus der Cashflow-Hedge-Rücklage wurden im Jahr 2017 112 Mio. EUR ergebniserhöhend in das Sonstige betriebliche Ergebnis und 1 Mio. EUR ergebnismindernd in die Herstellungskosten übernommen. Im Geschäftsjahr 2016 wurden 836 Mio. EUR ergebnismindernd in das Sonstige betriebliche Ergebnis und 27 Mio. EUR ergebnismindernd in die Herstellungskosten übernommen.

Die im Finanzergebnis aus Sicherungsbeziehungen erfassten Erträge oder Aufwendungen können der folgenden Tabelle entnommen werden.

in Mio. EUR	2017	2016
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedge	47	-13
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedge	-37	17
Ineffektivitäten	-1	2

Der ineffektive Teil von Cashflow-Hedges betrifft Erträge oder Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Sicherungsinstrumenten, die die Fair-Value-Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen, bei denen aber insgesamt eine Effektivität im zulässigen Rahmen zwischen 80 Prozent und 125 Prozent nachgewiesen wurde.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

### 14 / IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen und Kundenstämme	322	309
Markennamen	410	412
davon Automobile	6	8
davon Motorräder	404	404
Goodwill	378	378
davon Automobile	88	88
davon Motorräder	290	290
Aktivierete Entwicklungskosten	5.666	5.447
davon in Entwicklung befindliche Produkte	2.043	1.615
davon derzeit genutzte Produkte	3.623	3.832
Anzahlungen immaterielle Vermögenswerte	9	4
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>	<b>6.785</b>	<b>6.550</b>

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

### // FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUFWAND

in Mio. EUR	2017	2016
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	2.565	2.770
Abschreibungen/Zuschreibungen aktivierter Entwicklungskosten	1.025	871
<b>Forschungs- und Entwicklungsaufwand</b>	<b>3.590</b>	<b>3.640</b>

### // ZUKÜNFTIGE ZAHLUNGEN AUS UNKÜNDBAREN FINANCE-LEASE-VERTRÄGEN

in Mio. EUR	2018	2019 bis 2022	ab 2023	Gesamt
Leasingauszahlungen	8	29	85	121
Zinsanteile	7	27	17	51
<b>Barwert</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>68</b>	<b>71</b>

in Mio. EUR	2017	2018 bis 2021	ab 2022	Gesamt
Leasingauszahlungen	8	33	99	141
Zinsanteile	7	29	29	65
<b>Barwert</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>70</b>	<b>76</b>

Für Forschung und Entwicklung wurden im Geschäftsjahr 2017 insgesamt 3.809 (4.446) Mio. EUR aufgewendet. Davon wurden 1.243 (1.676) Mio. EUR aktiviert. Darin sind aktivierte Fremdkapitalkosten in Höhe von 29 (24) Mio. EUR enthalten. Es wurde im Audi Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 1,5 (1,5) Prozent zugrunde gelegt. Die Aktivierungsquote beträgt 32,6 (37,7) Prozent.

### 15 / SACHANLAGEN

in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	4.946	4.855
Technische Anlagen und Maschinen	2.519	2.727
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.927	4.082
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.268	927
<b>Sachanlagen</b>	<b>13.660</b>	<b>12.591</b>
davon Finance Lease	74	77

Die Grundstücke und Gebäude sind mit Grundpfandrechten in Höhe von 16 (16) Mio. EUR belastet. Finance-Lease-Verträge bestehen im Wesentlichen für Grundstücke und Gebäude.

Den Leasingverträgen liegen regionsabhängige Zinssätze von bis zu 11,6 (12,0) Prozent zugrunde. Zum Teil wurden Verlängerungs- oder Kaufoptionen vereinbart.

Für die über Operate-Lease-Verträge gemieteten Vermögenswerte erfolgten aufwandswirksame Zahlungen in Höhe von 200 (191) Mio. EUR.

### 16 / VERMIETETE VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Bei den Vermieteten Vermögenswerten in Höhe von 6 (3) Mio. EUR handelt es sich um Fahrzeuge, die im Rahmen eines Operate-Lease-Verhältnisses vermietet wurden.

Die Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien in Höhe von 346 (364) Mio. EUR werden vermietet. Im Geschäftsjahr 2017 wurden, wie im Vorjahr, keine außerplanmäßigen Abschreibungen vorgenommen. Für den Unterhalt der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien fielen operative Kosten in Höhe von 6 (3) Mio. EUR an.

Der Fair Value der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien übersteigt die fortgeführten Anschaffungskosten um 95 (60) Mio. EUR. Die Ermittlung des Fair Values erfolgt

grundsätzlich mithilfe eines Discounted-Cashflow-Verfahrens und entspricht Level 3 der Fair-Value-Hierarchie.

Von den Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien wurden Grundstücke und Gebäude in Höhe 209 (213) Mio. EUR im Rahmen von Finance-Lease-Verträgen durch den Audi Konzern gemietet. Diesen Leasingverträgen liegt ein Zinssatz von maximal 9,0 (9,0) Prozent zugrunde. Zum Teil wurden Verlängerungs- oder Kaufoptionen vereinbart. Die zukünftig fälligen Finance-Lease-Zahlungen mit ihren Barwerten sind unter Punkt 16.1. dargestellt.

Die vorgenannten Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden an Dritte entweder im Wege eines Operate-Lease-Verhältnisses oder eines Finance-Lease-Verhältnisses vermietet. Die sich hieraus jeweils ergebenden Zahlungszuflüsse können den folgenden Punkten entnommen werden. Die Zahlungszuflüsse der vom Audi Konzern mittels Finance-Lease-Verträgen angemieteten Immobilien sind unter Punkt 16.1. dargestellt, die Zahlungszuflüsse aus der Vermietung der sich im rechtlichen Eigentum des Audi Konzerns befindlichen Immobilien werden unter Punkt 16.2. aufgezeigt.

#### 16.1 / ZUKÜNFTIGE ZAHLUNGEN AUS UNKÜNDBAREN FINANCE-LEASE-VERTRÄGEN

<i>in Mio. EUR</i>	2018	2019 bis 2022	ab 2023	Gesamt
Leasingauszahlungen	18	89	272	378
Zinsanteile	10	52	72	134
<b>Barwert</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>200</b>	<b>244</b>
Leasingeinzahlungen aus der Untervermietung (Operate Lease)	18	73	248	338
Leasingeinzahlungen aus der Untervermietung (Finance Lease)	1	6	24	31
Zinsanteile	1	4	6	11
<b>Barwert</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>18</b>	<b>21</b>
<i>in Mio. EUR</i>	2017	2018 bis 2021	ab 2022	Gesamt
Leasingauszahlungen	19	81	294	394
Zinsanteile	11	54	87	152
<b>Barwert</b>	<b>7</b>	<b>27</b>	<b>208</b>	<b>242</b>
Leasingeinzahlungen aus der Untervermietung (Operate Lease)	17	60	268	344
Leasingeinzahlungen aus der Untervermietung (Finance Lease)	1	5	28	34
Zinsanteile	1	6	6	13
<b>Barwert</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>22</b>	<b>22</b>

**16.2 / ZUKÜNFTIGE ZAHLUNGSZUFLÜSSE AUS UNKÜNDBAREN OPERATE-LEASE-VERTRÄGEN**

<i>in Mio. EUR</i>	2018	2019 bis 2022	ab 2023	Gesamt
Leasingeinzahlungen aus unkündbaren Operate-Lease-Verträgen	18	56	18	93

<i>in Mio. EUR</i>	2017	2018 bis 2021	ab 2022	Gesamt
Leasingeinzahlungen aus unkündbaren Operate-Lease-Verträgen	11	29	30	70

**17 / AT-EQUITY-BEWERTETE ANTEILE**

Finanzinformationen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen können den folgenden Tabellen entnommen werden. Diese Daten reflektieren die vollen Werte der

(umgerechneten) Abschlüsse. Im Rahmen der At-Equity-Bewertung vorzunehmende Anpassungen der Einzelabschlüsse wurden entsprechend berücksichtigt.

**17.1 / ANGABEN ZUR BILANZ**

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017			
	FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.	Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited		There Holding B.V.
Langfristige Vermögenswerte	10.071	1.033		1.906
Kurzfristige Vermögenswerte	13.018	827		289
Langfristige Schulden	1.470	730		-
Kurzfristige Schulden	14.768	543		0
Nettobuchwert	6.851	586		2.195

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2016			
	FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.	Volkswagen Group Services S.A./N.V.	Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited	There Holding B.V.
Langfristige Vermögenswerte	9.341	5.104	1.015	2.802
Kurzfristige Vermögenswerte	12.962	18.040	684	592
Langfristige Schulden	1.774	8	504	1.044
Kurzfristige Schulden	13.063	12.275	830	518
Nettobuchwert	7.466	10.860	365	1.832

**17.2 / ÜBERLEITUNG ZUM BETEILIGUNGSBUCHWERT**

in Mio. EUR	2017			
	FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.	Volkswagen Group Services S.A./N.V.	Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited	There Holding B.V.
<b>Nettobuchwert zum 1.1.</b>	<b>7.466</b>	<b>10.860</b>	<b>365</b>	<b>1.832</b>
Ergebnis nach Steuern	3.538	77	159	362
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-398	3	-25	2
Kapitalveränderung	-	-	88	-
Gezahlte Dividenden	-3.755	-	-	-
<b>Nettobuchwert zum 31.12.<sup>1)</sup></b>	<b>6.851</b>	<b>10.939</b>	<b>586</b>	<b>2.195</b>
Anteiliges Eigenkapital	343	3.282	254	646
Konsolidierung/Sonstiges	-18	-	-	-
<b>Buchwert des Equity-Anteils<sup>2)</sup></b>	<b>324</b>	<b>3.282</b>	<b>254</b>	<b>646</b>

1) Bei der Volkswagen Group Services S.A./N.V. werden der Nettobuchwert sowie die Überleitung zum Buchwert des Equity-Anteils zum 30. November 2017 angegeben.

2) Bei der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., sowie bei der There Holding B.V. wurden Anteile als zur Veräußerung verfügbar nach IFRS 5 klassifiziert (siehe hierzu Punkt 25).

in Mio. EUR	2016			
	FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.	Volkswagen Group Services S.A./N.V.	Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited	There Holding B.V. <sup>1)</sup>
<b>Nettobuchwert zum 1.1.</b>	<b>7.825</b>	<b>9.686</b>	<b>323</b>	<b>2.003</b>
Ergebnis nach Steuern	3.970	174	-59	-167
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-243	0	-11	-4
Kapitalveränderung	-	1.000	112	-
Gezahlte Dividenden	-4.085	-	-	-
<b>Nettobuchwert zum 31.12.</b>	<b>7.466</b>	<b>10.860</b>	<b>365</b>	<b>1.832</b>
Anteiliges Eigenkapital	747	3.258	179	611
Konsolidierung/Sonstiges	-31	-	-	-
<b>Buchwert des Equity-Anteils</b>	<b>716</b>	<b>3.258</b>	<b>179</b>	<b>611</b>

1) Die Überleitung des Nettobuchwerts bezieht sich auf den Zeitraum vom 5. Dezember 2015 bis 31. Dezember 2016.

**17.3 / ANGABEN ZUM ERGEBNIS**

in Mio. EUR	FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.		Volkswagen Group Services S.A./N.V. <sup>1)</sup>		Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Limited		There Holding B.V. <sup>2)</sup>	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
	Umsatzerlöse <sup>3)</sup>	40.828	40.875	23	42	1.790	662	71
Ergebnis aus fortgeführtem Geschäftsbereich	3.538	3.970	77	174	159	-59	-151	-1
Ergebnis aus aufgegebenem Geschäftsbereich	-	-	-	-	-	-	513	-166
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>3.538</b>	<b>3.970</b>	<b>77</b>	<b>174</b>	<b>159</b>	<b>-59</b>	<b>362</b>	<b>-167</b>
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-398	-243	3	0	-25	-11	2	-4
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>3.140</b>	<b>3.727</b>	<b>79</b>	<b>174</b>	<b>134</b>	<b>-70</b>	<b>364</b>	<b>-171</b>
Erhaltene Dividenden	376	409	-	-	-	-	-	-

1) Bei der Volkswagen Group Services S.A./N.V. beziehen sich die Angaben für das aktuelle Jahr auf den Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis 30. November 2017.

2) Bei der There Holding B.V. beziehen sich die Angaben für das Vorjahr auf den Zeitraum vom 5. Dezember 2015 bis zum 31. Dezember 2016.

3) Die Umsatzerlöse der There Holding B.V. beziehen sich auf den aufgegebenen Geschäftsbereich.

## 18 / AKTIVE LATENTE STEUERN

Die temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und des Konzernabschlusses werden unter dem Punkt „Latente Steuern“ in den „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen“ sowie unter dem Punkt 10 „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag“ erläutert.

## 19 / SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

### 19.1 / LANGFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Positive Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	1.172	837
Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	3.726	393
Forderungen aus Finance-Lease-Verträgen	21	22
Übrige finanzielle Vermögenswerte	21	23
<b>Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>4.940</b>	<b>1.275</b>

Die langfristigen 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.

### 19.2 / KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Positive Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	723	567
Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen	435	178
Forderungen aus Finance-Lease-Verträgen	4	4
Übrige finanzielle Vermögenswerte	786	831
<b>Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>1.947</b>	<b>1.580</b>

### 19.3 / POSITIVE FAIR VALUES DER LANG- UND KURZFRISTIGEN DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Cashflow-Hedges	1.618	1.334
davon zur Absicherung gegen Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	1.618	1.325
davon zur Absicherung gegen Rohstoffpreissrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen	-	9
Sonstige derivative Finanzinstrumente	277	70
<b>Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente</b>	<b>1.895</b>	<b>1.404</b>

## 20 / SONSTIGE FORDERUNGEN

### 20.1 / LANGFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Steueransprüche	2	2
Übrige Forderungen	143	171
<b>Langfristige sonstige Forderungen</b>	<b>145</b>	<b>172</b>

### 20.2 / KURZFRISTIGE SONSTIGE FORDERUNGEN

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Steueransprüche	496	549
Übrige Forderungen	680	662
<b>Kurzfristige sonstige Forderungen</b>	<b>1.176</b>	<b>1.211</b>

## 21 / VORRÄTE

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	801	787
Unfertige Erzeugnisse und unfertige Leistungen	888	885
Fertige Erzeugnisse und Waren	5.104	4.629
Kurzfristiges Vermietvermögen	1.101	932
<b>Vorräte</b>	<b>7.893</b>	<b>7.233</b>

Zeitgleich mit der Umsatzerzielung wurden Vorräte in Höhe von 45.857 (44.536) Mio. EUR in den Herstellungskosten berücksichtigt. Die Wertminderung aus der absatzmarktorientierten Bewertung der Vorräte betrug 394 (295) Mio. EUR. Es wurden Zuschreibungen in Höhe von 2 Mio. EUR vorgenommen.

Vom Fertigerzeugnisbestand sind Teilumfänge des Geschäftswagenfuhrparks in Höhe von 263 (258) Mio. EUR zur Absicherung der Verpflichtungen gegenüber den Mitarbeitern aus dem Altersteilzeit-Blockmodell sicherungsübereignet.

Ferner werden in den Vorräten vermietete Fahrzeuge mit einer Operate-Lease-Dauer von bis zu einem Jahr in Höhe von 1.101 (932) Mio. EUR ausgewiesen. Aus den unkündbaren Leasingverhältnissen werden im folgenden Geschäftsjahr Zahlungen in Höhe von 55 (57) Mio. EUR erwartet.

## **22 / FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN**

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 5.533 (4.880) Mio. EUR werden innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind unter Punkt 37.2 „Kredit- und Ausfallrisiken“ dargestellt.

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind auch Forderungen aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen enthalten, die sich wie folgt ermitteln:

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Herstellungskosten und anteiliges Auftragsergebnis der kundenspezifischen Fertigungsaufträge	280	239
Teilabrechnungen	-	-
<b>Forderungen vor erhaltenen Anzahlungen</b>	<b>280</b>	<b>239</b>
Erhaltene Anzahlungen	-158	-159
<b>Forderungen aus kundenspezifischen Fertigungsaufträgen</b>	<b>123</b>	<b>80</b>

Weitere erhaltene Anzahlungen für kundenspezifische Fertigungsaufträge in Höhe von 14 (52) Mio. EUR, für die noch keine Herstellungskosten angefallen sind, werden in den Verbindlichkeiten für Erhaltene Anzahlungen für Bestellungen und Dienstleistungen ausgewiesen.

## **23 / EFFEKTIVE ERTRAGSTEUERANSPRÜCHE**

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

## **24 / WERTPAPIERE UND ZAHLUNGSMITTEL**

Die Wertpapiere umfassen fest oder variabel verzinsliche Wertpapiere und Aktien in Höhe von 6.002 (6.028) Mio. EUR.

Die Zahlungsmittel in Höhe von 11.273 (11.449) Mio. EUR umfassen im Wesentlichen Guthaben bei Kreditinstituten und verbundenen Unternehmen. Die Guthaben bei Kreditinstituten in Höhe von 1.177 (753) 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 10.096 (10.669) Mio. EUR.

## **25 / ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE VERMÖGENSWERTE UND ZUR VERÄUSSERUNG KLASSIFIZIERTE SCHULDEN**

Im Dezember 2017 wurden zwischen Audi, BMW und Daimler einerseits und der Robert Bosch Investment Nederland B.V., Boxtel (Niederlande), sowie der Continental Automotive Holding Netherlands B.V., Maastricht (Niederlande), andererseits Verträge zur Veräußerung von jeweils 5,9 Prozent der Anteile an der There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), unterzeichnet. Damit wird der Anteil des Audi Konzerns an der There Holding B.V. um 3,9 Prozentpunkte sinken. Für diesen Anteil wurde auf Basis des Equity-Buchwerts eine Umgliederung in die Zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte in Höhe von 86 Mio. EUR vorgenommen.

Darüber hinaus werden mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, Verhandlungen über einen Verkauf von 5 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), geführt. Für diese Anteile erfolgte ebenso auf Basis des Equity-Buchwerts eine Umgliederung in die Zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte in Höhe von 279 Mio. EUR.

Vorgenannte Transaktionen des Segments Automobile stehen unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen.

## 26 / EIGENKAPITAL

Die Zusammensetzung und Entwicklung des Eigenkapitals ist in der Eigenkapitalveränderungsrechnung auf den Seiten 182 und 183 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 sowie Einzahlungen der Volkswagen AG, Wolfsburg. Sie erhöhte sich im abgelaufenen Berichtsjahr infolge einer Einzahlung der Volkswagen AG in die Kapitalrücklage der AUDI AG in Höhe von 459 Mio. EUR auf 12.175 Mio. EUR.

Die Gewinnrücklagen setzen sich aus den angesammelten Gewinnen und den Neubewertungen aus Pensionsplänen zusammen.

Die übrigen Rücklagen umfassen die erfolgsneutral erfassten Wertänderungen der Cashflow-Hedges, der Marktwerte der Wertpapiere, der at-Equity-bewerteten Anteile sowie Währungsumrechnungsdifferenzen.

In der Rücklage für Cashflow-Hedges werden die Chancen und Risiken aus Devisentermin-, Devisenoptions- und Rohstoffpreisgeschäften 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 at-Equity-bewertete Anteile werden die erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungsdifferenzen, anteilig die erfolgsneutral erfassten Cashflow-Hedges und die Effekte aus der Neubewertung von Pensionsplänen der at-Equity-bewerteten Gesellschaften erfasst.

Der nach Gewinnabführung an die Volkswagen AG verbleibende Überschuss von 1.149 (1.067) Mio. EUR wird in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Zusammengefasste Informationen zu den Einzelabschlüssen der wesentlichen Gesellschaften, an denen andere Gesellschafter beteiligt sind, können der folgenden Tabelle entnommen werden.

### 26.1 / ANGABEN ZUR BILANZ

in Mio. EUR	Audi of America, LLC		Audi Canada Inc.	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Langfristige Vermögenswerte	300	476	59	61
Kurzfristige Vermögenswerte	3.936	3.697	501	494
Langfristige Schulden	592	678	93	105
Kurzfristige Schulden	3.264	2.957	363	357
Anteil anderer Gesellschafter	380	539	103	93

**26.2 / ANGABEN ZUM ERGEBNIS UND ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG**

in Mio. EUR	Audi of America, LLC		Audi Canada Inc.	
	2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse	9.899	9.152	1.455	1.209
<b>Ergebnis nach Steuern<sup>1)</sup></b>	<b>-93</b>	<b>62</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-66	18	-5	5
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-159</b>	<b>81</b>	<b>10</b>	<b>22</b>
Anteil anderer Gesellschafter am Gesamtergebnis	-159	81	10	22
An andere Gesellschafter gezahlte Dividenden	-	-	-	-
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	-278	1.224	-23	77
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-221	764	91	-40
<i>davon Veränderung der Termingeldanlagen und der ausgereichten Darlehen</i>	-229	767	91	-40
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	460	-1.172	-96	-62
Wechselkursbedingte Änderung der Zahlungsmittel	-230	37	-9	8
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>-269</b>	<b>854</b>	<b>-37</b>	<b>-17</b>

1) Im Berichtszeitraum wurden keine Geschäftsbereiche aufgegeben.

**27 / FINANZVERBINDLICHKEITEN****27.1 / LANGFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN**

in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Kreditverbindlichkeiten	35	17
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	293	297
<b>Langfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>328</b>	<b>314</b>

**27.2 / KURZFRISTIGE FINANZVERBINDLICHKEITEN**

in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Verbindlichkeiten gegenüber Factoringunternehmen	50	56
Kreditverbindlichkeiten	248	426
Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	22	21
<b>Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>319</b>	<b>502</b>

Der Bewertung der lang- und kurzfristigen Finance-Lease-Verträge 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.

Latente Steuerverbindlichkeiten werden gemäß IAS 1 ungeachtet ihrer Fristigkeit als langfristige Schulden ausgewiesen.

**29 / SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN****29.1 / LANGFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN**

in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	432	893
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	16	99
<b>Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>448</b>	<b>993</b>

Die unter den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesenen derivativen Finanzinstrumente, welche im Wesentlichen Währungssicherungen betreffen, werden zu Marktwerten bewertet. Die Gesamtposition der Währungssicherungsinstrumente wird unter dem Punkt 37 „Management von Finanzrisiken“ dargestellt.

## 29.2 / KURZFRISTIGE SONSTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	300	1.128
Verbindlichkeit aus Gewinnabführung	2.406	918
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.222	1.847
<b>Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>4.928</b>	<b>3.893</b>

## 29.3 / NEGATIVE FAIR VALUES DER LANG- UND KURZFRISTIGEN DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Cashflow-Hedges	129	1.302
<i>davon zur Absicherung gegen Währungsrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen</i>	129	1.295
<i>davon zur Absicherung gegen Rohstoffpreissrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen</i>	-	7
Sonstige derivative Finanzinstrumente	603	720
<b>Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente</b>	<b>732</b>	<b>2.022</b>

## 30 / SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

### 30.1 / LANGFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Erhaltene Anzahlungen für Bestellungen und Dienstleistungen	805	809
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	3	1
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	38	35
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	85	81
Übrige Verbindlichkeiten	274	299
<b>Langfristige sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>1.205</b>	<b>1.225</b>

Der Anteil der Verbindlichkeiten mit einer Fristigkeit von mehr als fünf Jahren beträgt 11 (138) Mio. EUR.

### 30.2 / KURZFRISTIGE SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Erhaltene Anzahlungen für Bestellungen und Dienstleistungen	778	817
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	260	241
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	164	142
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	1.227	1.047
Übrige Verbindlichkeiten	79	255
<b>Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>2.508</b>	<b>2.503</b>

### 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 397 (389) Mio. EUR. Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 370 (362) Mio. EUR geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird. Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) durch unabhängige Aktuarien ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends sowie die Fluktuationsraten berücksichtigt. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Annahmen des Vorjahres sowie aus Annahmenänderungen. Diese werden als Teil der Neubewertungen in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Diese Neubewertungen umfassen zudem den Ertrag aus Planvermögen.

Die betriebliche Altersversorgung im Audi Konzern wurde zum 1. Januar 2001 in Deutschland zu einem Contractual Trust Arrangement (CTA) weiterentwickelt. Dieser Trust beruht auf einer beitragsbasierten Versorgungszusage mit Garantien, die durch den Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg, abgesichert ist. Ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand wird anhand sogenannter Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Der Versorgungsaufwand wird fortlaufend in ein Sondervermögen eingebracht, das vom Volkswagen Pension Trust e.V. treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt wird. Sofern das Planvermögen höher ist als der mit dem Garantiezins berechnete Barwert der Verpflichtungen, werden Überschüsse zugewiesen (Überschussbausteine).

Die Versorgungszusage wird nach IAS 19 als leistungsorientierte Zusage eingestuft. Da das treuhänderisch verwaltete Sondervermögen die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllt, ist insoweit eine Verrechnung mit den Verpflichtungen erfolgt.

### 31.1 / IN DER BILANZ ERFASSTE BETRÄGE FÜR LEISTUNGSZUSAGEN

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2017	31.12.2016
Anwartschaftsbarwert der über einen externen Fonds finanzierten Verpflichtungen	2.615	2.426
Fair Value des Planvermögens	1.617	1.480
<b>Finanzierungsstatus (Saldo)</b>	<b>998</b>	<b>946</b>
Anwartschaftsbarwert der nicht über einen externen Fonds finanzierten Verpflichtungen	4.137	4.256
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	-	-
<b>Bilanzierte Pensionsrückstellungen</b>	<b>5.134</b>	<b>5.202</b>

### 31.2 / ANWARTSCHAFTSBARWERT DER LEISTUNGSZUSAGEN

<i>in Mio. EUR</i>	2017	2016
Anwartschaftsbarwert zum 1.1.	6.682	5.512
Dienstzeitaufwand	253	198
Zinsaufwand	118	145
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	-1	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-127	+ 987
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	-63	-38
Rentenzahlungen aus Unternehmensvermögen	-110	-108
Rentenzahlungen aus dem Fondsvermögen	-10	-10
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inkl. Plankürzung)	-	-
Effekte aus Übertragungen	14	-1
Währungsunterschiede	-4	-1
Zur Veräußerung klassifiziert	-	-1
<b>Anwartschaftsbarwert zum 31.12.</b>	<b>6.752</b>	<b>6.682</b>

### 31.3 / SENSITIVITÄTSANALYSEN

Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung, falls		31.12.2017		31.12.2016	
		in Mio. EUR	in %	in Mio. EUR	in %
Abzinsungssatz	+ 0,5 Prozentpunkte	6.090	-9,80%	6.018	-9,95%
	-0,5 Prozentpunkte	7.524	11,44%	7.459	11,63%
Gehaltstrend	+ 0,5 Prozentpunkte	6.838	1,27%	6.779	1,44%
	-0,5 Prozentpunkte	6.672	-1,18%	6.593	-1,34%
Rententrend	+ 0,5 Prozentpunkte	7.122	5,49%	7.071	5,82%
	-0,5 Prozentpunkte	6.416	-4,97%	6.330	-5,27%
Lebenserwartung	+ 1 Jahr	6.940	2,80%	6.872	2,84%

Eine Veränderung der für die Ermittlung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen von jeweils einem halben Prozentpunkt hat die in der Tabelle dargestellten Auswirkungen.

Die Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurden im Rahmen einer Vergleichsberechnung die angesetzten Sterbewahrscheinlichkeiten in dem Maße abgesenkt, dass die Absenkung in etwa zu einer Erhöhung der Lebenserwartung um ein Jahr führt.

### 31.4 / AUFTEILUNG DES BARWERTS DER LEISTUNGSORIENTIERTEN PENSIONSVERPFLICHTUNG AUF DIE MITGLIEDER DES PLANS

in Mio. EUR	2017	2016
Aktive begünstigte Mitglieder	4.644	4.548
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	195	176
Pensionäre	1.912	1.958
<b>Anwartschaftsbarwert zum 31.12.</b>	<b>6.752</b>	<b>6.682</b>

### 31.5 / FÄLLIGKEITSPROFIL DER LEISTUNGSORIENTIERTEN PENSIONSVERPFLICHTUNG

in Mio. EUR	2017	2016
Fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	158	149
Fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	1.034	964
Fällig in mehr als fünf Jahren	5.560	5.569
<b>Anwartschaftsbarwert zum 31.12.</b>	<b>6.752</b>	<b>6.682</b>

Die durchschnittliche gewichtete Laufzeit, in der aus heutiger Sicht die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung bestehen wird, beträgt im Audi Konzern 22 (22) Jahre (Macaulay Duration).

### 31.6 / FAIR VALUE DES PLANVERMÖGENS

in Mio. EUR	2017	2016
Planvermögen zum 1.1.	1.480	1.291
Zinserträge aus Planvermögen	27	35
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/ Aufwendungen aus Planvermögen	-27	12
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	146	150
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	0	0
Rentenzahlungen aus dem Fonds	-10	-10
Effekte aus Übertragungen	3	3
Währungsunterschiede	-2	-1
<b>Planvermögen zum 31.12.</b>	<b>1.617</b>	<b>1.480</b>

Für das folgende Geschäftsjahr werden Arbeitgeberbeiträge für das Fondsvermögen in Höhe von 122 (123) Mio. EUR erwartet.

**31.7 / ZUSAMMENSETZUNG DES PLANVERMÖGENS**

in Mio. EUR	31.12.2017			31.12.2016		
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	123	-	123	25	-	25
Schuldinstrumente	2	-	2	2	-	2
Aktienfonds	225	-	225	199	-	199
Rentenfonds	1.153	106	1.259	1.144	100	1.245
Immobilienfonds	7	-	7	10	-	10
Sonstige Fonds	-	-	-	-	-	-
<b>Planvermögen</b>	<b>1.511</b>	<b>106</b>	<b>1.617</b>	<b>1.380</b>	<b>100</b>	<b>1.480</b>

Neben dem allgemeinen Marktrisiko unterliegt das Planvermögen des Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg, hauptsächlich einem Zinsänderungs- und Aktienkursrisiko. Das Planvermögen ist vorwiegend in Investmentfonds aus festverzinslichen Wertpapieren oder Aktien investiert. Zur Abfederung des Marktrisikos sieht das Versorgungssystem vor jeder Überschusszuweisung eine Reservierung von Mitteln im Rahmen einer Schwankungsreserve vor. Daneben werden Ausrichtung und Durchführung der Kapitalanlage fortlaufend durch die Gremien des Volkswagen Pension Trust e.V. kontrolliert, in welchen auch die AUDI AG vertreten ist. Zusätzlich werden in regelmäßigen Abständen Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang zu den abzusichernden Verpflichtungen steht.

Der Barwert der Verpflichtung unterliegt dem Zinsänderungsrisiko. Soweit das Planvermögen unter den Barwert der garantierten Verpflichtung sinkt, ist in diesem Umfang eine Rückstellung zu bilden.

Das Versorgungssystem sieht lebenslange laufende Rentenzahlungen vor. Um dem Langlebigerkeitsrisiko Rechnung zu tragen, werden die aktuellsten Generationensterbetafeln „HEUBECK-RICHTTAFELN 2005 G“ verwendet, in denen eine

zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird. Zusätzlich erfolgt ein jährliches Risikomonitoring im Rahmen der Vermögensüberprüfung im Volkswagen Pension Trust e.V. durch den unabhängigen Aktuar. Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen diese gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung durchgeführt.

**31.8 / ERFOLGSWIRKSAM ERFASSTE BETRÄGE AUS LEISTUNGSZUSAGEN**

in Mio. EUR	2017	2016
Dienstzeitaufwand	253	198
Nettozinsaufwand (+)/-ertrag (-)	+ 91	+ 110
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inkl. Plankürzung)	-	-
<b>Saldo der erfolgswirksam erfassten Beträge aus Leistungszusagen</b>	<b>343</b>	<b>308</b>

Der Nettozinsaufwand bzw. -ertrag beinhaltet den Zinsaufwand aus der leistungsorientierten Verpflichtung sowie den erwarteten Ertrag aus dem Planvermögen (net interest approach).

**31.9 / ENTWICKLUNG DER PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN**

in Mio. EUR	2017	2016
Pensionsrückstellungen zum 1.1.	5.202	4.221
Dienstzeitaufwand	253	198
Zinsaufwand	118	145
Zinserträge aus Planvermögen	-27	-35
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/ Aufwendungen aus Planvermögen	27	-12
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	-1	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-127	+ 987
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	-63	-38
Rentenzahlungen aus Unternehmensvermögen	-110	-108
Arbeitgeberbeiträge an den Fonds	-146	-150
Effekte aus Übertragungen	11	-3
Währungsunterschiede	-2	0
Zur Veräußerung klassifiziert	-	-1
<b>Pensionsrückstellungen zum 31.12.</b>	<b>5.134</b>	<b>5.202</b>

**31.10 / VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE PRÄMISSEN FÜR DIE BERECHNUNG DER PENSIONSVERPFLICHTUNGEN**

in %	2017	2016
Abzinsungssatz	1,87	1,78
Gehaltstrend	3,67	3,57
Rententrend	1,46	1,46
Fluktuationsrate	1,17	1,07

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden.

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

Die Abzinsungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen erstrangiger Unternehmensanleihen bestimmt. Die Gehaltstrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriere berücksichtigen. Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantieanpassungen oder basieren auf gültigen Regelungen zur Rentenanpassung. Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie Zukunftserwartungen.

**32 / EFFEKTIVE ERTRAGSTEUERVERPFLICHTUNGEN**

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

**33 / SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN**

in Mio. EUR	31.12.2017		31.12.2016	
	Gesamt	Davon fällig innerhalb eines Jahres	Gesamt	Davon fällig innerhalb eines Jahres
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	8.806	4.008	8.823	4.062
Belegschaftsbezogene Rückstellungen	1.078	266	1.027	221
Rückstellungen für Rechts- und Prozessrisiken	956	436	1.668	1.125
Übrige Rückstellungen	903	840	837	727
<b>Sonstige Rückstellungen</b>	<b>11.743</b>	<b>5.550</b>	<b>12.355</b>	<b>6.135</b>

Im Geschäftsjahr wurden Rückstellungen im Zusammenhang mit der V6 3.0 TDI-Motorenthematik in Nordamerika in Höhe von 387 (1.632) Mio. EUR gebildet. Zum Bilanzstichtag bestehen Rückstellungen in Höhe von 931 (1.796) Mio. EUR. Die Rückstellungen aus dem Airbag-Rückruf betragen 211 (232) Mio. EUR. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr resultiert in beiden Fällen im Wesentlichen aus Inanspruchnahmen.

Die Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft betreffen im Wesentlichen Gewährleistungsansprüche aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen. Die Gewährleistungsansprüche werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt. Des Weiteren umfassen die Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft Vertriebsmaßnahmen, wie Rabatte, Boni und Ähnliches. Hierbei handelt es sich um Ansprüche, die durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden, jedoch nach dem Bilanzstichtag anfallen. Darüber hinaus wurden Rückstellungen im Zusammenhang mit der Dieselformatik für technische Maßnahmen an den betroffenen Vierzylinder-TDI-Motoren und den V6 3.0 TDI-Motoren sowie für Vertriebsmaßnahmen gebildet. Außerdem sind Vorsorgen für den Airbag-Rückruf in den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft enthalten.

Die belegschaftsbezogenen Rückstellungen werden unter anderem für Altersteilzeit und Jubiläumsumwendungen gebildet.

Die Rückstellungen für Rechts- und Prozessrisiken umfassen verschiedene Gerichtsverfahren und Ansprüche im Wesentlichen im Zusammenhang mit Produkthaftung und Patentverletzung. Außerdem sind bezüglich der V6 3.0 TDI-Motorenthematik Vorsorgen für Strafzahlungen, Entschädigungen und für Rechtsverfahren enthalten.

Bei den betroffenen Vierzylinder-TDI-Motoren sind Gesellschaften des Audi Konzerns in verschiedenen Ländern ebenfalls in Rechtsverfahren mit einbezogen. Die Verteidigung einschließlich der damit verbundenen Konsequenzen liegt aufgrund bestehender Vereinbarungen in der Verantwortung der Volkswagen AG, Wolfsburg. Insofern wird hierfür kein Ressourcenabfluss erwartet, der eine Rückstellungsbildung rechtfertigt. Eine Inanspruchnahme des Audi Konzerns bezüglich der beschriebenen Vierzylinder-TDI-Thematik aus der gesamtschuldnerischen Haftung wird als höchst unwahrscheinlich erachtet. Daher wurden keine Eventualverbindlichkeiten erfasst.

Gegenüber der Volkswagen AG besteht ein Erstattungsanspruch aus der Vierzylinder-TDI-Thematik in Höhe von 328 (524) Mio. EUR.

In den übrigen Rückstellungen sind unter anderem Vorsorgen für Preisrisiken von 144 (166) Mio. EUR enthalten. Der Zahlungsabfluss der sonstigen Rückstellungen wird zu 47 Prozent im Folgejahr, zu 44 Prozent in den Jahren 2019 bis 2022 und zu 9 Prozent danach erwartet.

## // ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. EUR	1.1.2017	Währungs- unter- schie- de	Konsoli- dierungs- kreis- änderung	Verbrauch	Auflösung	Zuführung	Zinseffekt aus der Bewertung	31.12.2017
Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	8.823	-163	6	3.032	531	3.736	-33	8.806
Belegschaftsbezogene Rückstellungen	1.027	-2	-	164	21	231	7	1.078
Rückstellungen für Rechts- und Prozessrisiken	1.668	-2	-	856	280	442	-15	956
Übrige Rückstellungen	837	-11	-	393	49	518	0	903
<b>Entwicklung der sonstigen Rückstellungen</b>	<b>12.355</b>	<b>-177</b>	<b>6</b>	<b>4.445</b>	<b>882</b>	<b>4.926</b>	<b>-40</b>	<b>11.743</b>

## 34 / VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 7.313 (7.406) Mio. EUR. 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.

Um den Ressourceneinsatz im Audi Konzern so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird zur wertorientierten Steuerung die relative Kennzahl Kapitalrendite (RoI) genutzt.

Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des durchschnittlich investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Im Audi Konzern wurde ein Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen von 9 Prozent definiert, der einerseits für die Segmente, andererseits für die einzelnen Produkte und Produktlinien gilt.

Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, Vorräte und Forderungen), und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Geschäftsjahres gebildet.

Die Kapitalrendite ist in folgender Tabelle dargestellt:

<i>in Mio. EUR</i>	2017	2016
Operatives Ergebnis nach Steuern	3.270	2.136
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	22.659	19.978
<b>Kapitalrendite (RoI) in %</b>	<b>14,4</b>	<b>10,7</b>

## **36 / ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU FINANZINSTRUMENTEN IN DER BILANZ**

### **36.1 / ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZINSTRUMENTE**

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 der Fair-Value-Hierarchie werden Finanzinstrumente, wie zum Beispiel Wertpapiere, bewertet, die auf aktiven Märkten notiert sind.

Zu den Finanzinstrumenten, die nach Stufe 2 bewertet werden, gehören beispielsweise Derivate, deren Fair Value mithilfe von Bewertungsverfahren auf der Basis beobachtbarer Marktdaten ermittelt wird. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden.

Der Stufe 3 werden im Audi Konzern im Wesentlichen die Restwertsicherungsvereinbarungen 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 sind auch langfristige Waretermingeschäfte der Stufe 3 zuzuordnen, da aufgrund der langen Laufzeiten der Kontrakte die für ihre Bewertung wesentlichen Parameter extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt für die unterschiedlichen Rohstoffe auf der Basis von beobachtbaren Inputfaktoren, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Bei der Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten wird grundsätzlich auf die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie die unternehmensspezifischen Diskontierungszinssätze zurückgegriffen.

Die Terminkomponente wird nunmehr unter den Derivativen Finanzinstrumenten mit Sicherheitsbeziehung ausgewiesen.

**36.2 / BUCHWERTE DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31.12.2017**

in Mio. EUR

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

	Buchwert gemäß Bilanz zum 31.12.2017	Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Zur Veräußerung verfügbar	Kredite und Forderungen
Sonstige Beteiligungen	1	-	1	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.940	88	-	3.747
<i>davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente</i>	1.172	88	-	-
<i>davon Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen</i>	3.726	-	-	3.726
<i>davon Forderungen aus Finance-Lease-Verträgen</i>	21	-	-	-
<i>davon übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte</i>	21	-	-	21
<b>Langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>4.941</b>	<b>88</b>	<b>1</b>	<b>3.747</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.533	-	-	5.533
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.947	190	-	1.221
<i>davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente</i>	723	190	-	-
<i>davon Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen</i>	435	-	-	435
<i>davon Forderungen aus Finance-Lease-Verträgen</i>	4	-	-	-
<i>davon übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte</i>	786	-	-	786
Wertpapiere	6.002	-	6.002	-
Zahlungsmittel	11.273	-	-	11.273
<b>Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>24.755</b>	<b>190</b>	<b>6.002</b>	<b>18.026</b>
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>29.696</b>	<b>277</b>	<b>6.003</b>	<b>21.773</b>
Finanzverbindlichkeiten	328	-	-	-
<i>davon Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen</i>	293	-	-	-
<i>davon sonstige Finanzverbindlichkeiten</i>	35	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	448	397	-	-
<i>davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente</i>	432	397	-	-
<i>davon übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</i>	16	-	-	-
<b>Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>776</b>	<b>397</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Finanzverbindlichkeiten	319	-	-	-
<i>davon Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen</i>	22	-	-	-
<i>davon sonstige Finanzverbindlichkeiten</i>	297	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.313	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.928	206	-	-
<i>davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente</i>	300	206	-	-
<i>davon übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</i>	4.628	-	-	-
<b>Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>12.560</b>	<b>206</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>13.336</b>	<b>603</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

		Einteilung in Bewertungslevels gemäß IFRS 7					
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schulden	Keiner Kategorie nach IAS 39 zugeordnet		Zum Fair Value bewertet			Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	
	Derivative Finanzinstrumente mit Sicherungsbeziehungen	Nicht im Anwendungsbereich des IAS 39	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		
-	-	-	-	-	1	-	
-	1.085	21	-	1.160	13	3.768	
-	1.085	-	-	1.160	13	-	
-	-	-	-	-	-	3.726	
-	-	21	-	-	-	21	
-	-	-	-	-	-	21	
-	1.085	21	-	1.160	13	3.768	
-	-	-	-	-	-	5.533	
-	533	4	-	719	3	1.225	
-	533	-	-	719	3	-	
-	-	-	-	-	-	435	
-	-	4	-	-	-	4	
-	-	-	-	-	-	786	
-	-	-	6.002	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	11.273	
-	533	4	6.002	719	3	18.030	
-	1.618	25	6.002	1.879	17	21.798	
35	-	293	-	-	-	328	
-	-	293	-	-	-	293	
35	-	-	-	-	-	35	
16	35	-	-	41	391	16	
-	35	-	-	41	391	-	
16	-	-	-	-	-	16	
51	35	293	-	41	391	344	
297	-	22	-	-	-	319	
-	-	22	-	-	-	22	
297	-	-	-	-	-	297	
7.313	-	-	-	-	-	7.313	
4.628	94	-	-	118	182	4.628	
-	94	-	-	118	182	-	
4.628	-	-	-	-	-	4.628	
12.238	94	22	-	118	182	12.260	
12.289	129	315	-	159	573	12.604	

**36.3 / BUCHWERTE DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31.12.2016**

in Mio. EUR

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

	Buchwert gemäß Bilanz zum 31.12.2016	Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet	Zur Veräußerung verfügbar	Kredite und Forderungen
Sonstige Beteiligungen	1	-	1	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.275	-57	-	416
<i>davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente</i>	837	-57 <sup>1)</sup>	-	-
<i>davon Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen</i>	393	-	-	393
<i>davon Forderungen aus Finance-Lease-Verträgen</i>	22	-	-	-
<i>davon übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte</i>	23	-	-	23
<b>Langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>1.276</b>	<b>-57</b>	<b>1</b>	<b>416</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.880	-	-	4.880
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.580	127	-	1.009
<i>davon aus positiven Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente</i>	567	127	-	-
<i>davon Termingeldanlagen und ausgereichte Darlehen</i>	178	-	-	178
<i>davon Forderungen aus Finance-Lease-Verträgen</i>	4	-	-	-
<i>davon übrige sonstige finanzielle Vermögenswerte</i>	831	-	-	831
Wertpapiere	6.028	-	6.028	-
Zahlungsmittel	11.449	-	-	11.449
<b>Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>23.937</b>	<b>127</b>	<b>6.028</b>	<b>17.339</b>
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>25.213</b>	<b>70</b>	<b>6.029</b>	<b>17.755</b>
Finanzverbindlichkeiten	314	-	-	-
<i>davon Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen</i>	297	-	-	-
<i>davon sonstige Finanzverbindlichkeiten</i>	17	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	993	269	-	-
<i>davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente</i>	893	269	-	-
<i>davon übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</i>	99	-	-	-
<b>Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1.306</b>	<b>269</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Finanzverbindlichkeiten	502	-	-	-
<i>davon Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen</i>	21	-	-	-
<i>davon sonstige Finanzverbindlichkeiten</i>	481	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.406	-	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.893	451	-	-
<i>davon aus negativen Zeitwerten derivativer Finanzinstrumente</i>	1.128	451	-	-
<i>davon übrige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten</i>	2.765	-	-	-
<b>Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>11.801</b>	<b>451</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>13.107</b>	<b>720</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

1) Bei den derivativen Finanzinstrumenten mit Sicherungsbeziehung weist die Terminkomponente, die nicht Teil des Sicherungszusammenhangs ist und der Kategorie „Erfolgswirksam zum Fair Value“ zugeordnet ist, einen negativen Wert auf.

		Einteilung in Bewertungslevels gemäß IFRS 7					
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Schulden	Keiner Kategorie nach IAS 39 zugeordnet		Zum Fair Value bewertet			Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	
	Derivative Finanzinstrumente mit Sicherungsbeziehungen	Nicht im Anwendungsbereich des IAS 39	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3		
-	-	-	-	-	1	-	
-	895	22	-	828	10	438	
-	895	-	-	828	10	-	
-	-	-	-	-	-	393	
-	-	22	-	-	-	22	
-	-	-	-	-	-	23	
-	895	22	-	828	10	438	
-	-	-	-	-	-	4.880	
-	440	4	-	561	6	1.013	
-	440	-	-	561	6	-	
-	-	-	-	-	-	178	
-	-	4	-	-	-	4	
-	-	-	-	-	-	831	
-	-	-	6.028	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	11.449	
-	440	4	6.028	561	6	17.343	
-	1.334	26	6.028	1.388	16	17.780	
17	-	297	-	-	-	314	
-	-	297	-	-	-	297	
17	-	-	-	-	-	17	
99	625	-	-	733	161	99	
-	625	-	-	733	161	-	
99	-	-	-	-	-	99	
116	625	297	-	733	161	413	
481	-	21	-	-	-	502	
-	-	21	-	-	-	21	
481	-	-	-	-	-	481	
7.406	-	-	-	-	-	7.406	
2.765	677	-	-	1.061	67	2.765	
-	677	-	-	1.061	67	-	
2.765	-	-	-	-	-	2.765	
10.652	677	21	-	1.061	67	10.673	
10.768	1.302	318	-	1.794	228	11.085	

### 36.4 / ÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR NACH STUFE 3 BEWERTETE FINANZINSTRUMENTE

in Mio. EUR	2017	2016
Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	16	11
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	+ 17	+ 10
Im Eigenkapital erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	0	+ 2
Realisierungen	- 3	- 3
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	- 14	- 3
<b>Positive Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.</b>	<b>17</b>	<b>16</b>
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne (+)/Verluste (-) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	+ 17	+ 10

in Mio. EUR	2017	2016
Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 1.1.	228	222
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne (-)/Verluste (+)	+ 449	+ 102
Im Eigenkapital erfasste Gewinne (-)/Verluste (+)	-	-
Realisierungen	- 104	- 89
Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2	- 1	- 7
<b>Negative Fair Values derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3 zum 31.12.</b>	<b>573</b>	<b>228</b>
Im Finanzergebnis erfasste Gewinne (-)/Verluste (+) derivativer Finanzinstrumente der Stufe 3, die zum 31.12. noch im Bestand sind	+ 449	+ 102

Das Restwertsicherungsmodell wird grundsätzlich der Stufe 3 zugeordnet. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Waretermingeschäfte, für deren Bewertung keine Extrapolation der Kurse mehr notwendig ist, weil diese wieder auf aktiven Märkten beobachtbar sind.

Die Auswirkungen von Marktpreisänderungen der Gebrauchtwagen, die sich aus den Absicherungsvereinbarungen ergeben, sind unter Punkt 37.4 „Marktrisiken“ im Einzelnen dargestellt.

Die Chancen und Risiken, die sich aus den Fair-Value-Schwankungen der nach Stufe 3 bewerteten derivativen Finanzinstrumente ergeben, werden im Audi Konzern mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Dadurch werden die Effekte der Änderungen von Rohstoffpreisnotierungen auf das Ergebnis nach Steuern und das Eigenkapital simuliert. Durch einen 10-prozentigen Anstieg bzw. Rückgang der Rohstoffpreise zum 31. Dezember 2017 würde sich das Ergebnis nach Steuern um 4 (2) Mio. EUR positiv bzw. negativ verändern. Auf das Eigenkapital ergeben sich durch Preisveränderungen keine Auswirkungen (im Vorjahr geringfügig).

### 36.5 / ZU ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZINSTRUMENTE

in Mio. EUR	31.12.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.533	-	5.533	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.050	-	5.050	-
Zahlungsmittel	11.273	11.255	18	-
<b>Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte</b>	<b>21.856</b>	<b>11.255</b>	<b>10.601</b>	<b>-</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.313	-	7.313	-
Finanzverbindlichkeiten	693	-	693	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.645	-	4.645	-
<b>Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten</b>	<b>12.651</b>	<b>-</b>	<b>12.651</b>	<b>-</b>

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.880	-	4.880	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.448	-	1.448	-
Zahlungsmittel	11.449	11.395	54	-
<b>Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte</b>	<b>17.778</b>	<b>11.395</b>	<b>6.383</b>	<b>-</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.406	-	7.406	-
Finanzverbindlichkeiten	842	-	842	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.864	-	2.864	-
<b>Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten</b>	<b>11.112</b>	<b>-</b>	<b>11.112</b>	<b>-</b>

Bei den zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten entsprechen die anzugebenden Fair-Value-Stufen grundsätzlich den unter Punkt 36.1 angegebenen Kriterien. Der Fair Value dieser Finanzinstrumente, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Bei den langfristigen Vermögenswerten und Schulden ergeben sich grundsätzlich keine wesentlichen Änderungen in den Relationen zwischen Bilanzwert und Fair Value. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt. Zur Überleitung der oben stehenden Tabellen werden Eigenkapitalinstrumente, die zum Buchwert angesetzt worden sind, der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet.

Die im Vorjahr zur Veräußerung gehaltenen finanziellen Vermögenswerte in Höhe von 40 Mio. EUR sowie die in diesem Zusammenhang gehaltenen finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 73 Mio. EUR sind in die Kategorie „Kredite und Forderungen“ einzuteilen und werden zu Anschaffungskosten bewertet. Der Fair Value dieser Vermögenswerte und Schulden entspricht jeweils dem Buchwert und ist – bis auf die darin enthaltenen Zahlungsmittel (Level 1) – dem Level 2 der Bewertungshierarchie zuzuordnen.

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



Lesen Sie mehr zu finanziellen Risiken im Lagebericht auf Seite 152 f.

### **37.2 / KREDIT- UND AUSFALLRISIKEN**

Kredit- und Ausfallrisiken aus finanziellen Vermögenswerten ergeben sich aus dem möglichen Ausfall eines Vertragspartners und bestehen maximal in Höhe der Buchwerte 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.

## // KREDITQUALITÄT DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE

<i>in Mio. EUR</i>	Bruttobuchwert 31.12.2017	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Wertberichtigt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.581	4.910	615	56
Sonstige Forderungen	5.052	4.966	26	60
<i>davon Forderungen aus Darlehen</i>	4.160	4.160	-	-
<i>davon übrige Forderungen</i>	892	806	26	60
	<b>10.633</b>	<b>9.876</b>	<b>641</b>	<b>116</b>

<i>in Mio. EUR</i>	Bruttobuchwert 31.12.2016	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Wertberichtigt
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.929	4.372	500	57
Sonstige Forderungen	1.485	1.439	12	34
<i>davon Forderungen aus Darlehen</i>	572	572	-	-
<i>davon übrige Forderungen</i>	913	867	12	34
	<b>6.414</b>	<b>5.811</b>	<b>512</b>	<b>91</b>

Die Handelspartner, Darlehensnehmer und Schuldner des Audi Konzerns werden regelmäßig im Rahmen des Risikomanagements überwacht. Dabei sind sämtliche „weder überfälligen noch wertberichtigten Forderungen“ in Höhe von 9.876 (5.811) 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 2017 wurden zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten in Höhe von 37 (33) Mio. EUR wertberichtigt.

## // FÄLLIGKEITSANALYSE DER BRUTTOBUCHWERTE

<i>in Mio. EUR</i>	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Überfällig		
		31.12.2017	bis 30 Tage	über 30 bis 90 Tage
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	615	61	265	288
Sonstige Forderungen	26	9	12	5
<b>Bruttobuchwerte</b>	<b>641</b>	<b>71</b>	<b>277</b>	<b>293</b>

in Mio. EUR	Überfällig und nicht wertberichtigt	Überfällig		
		31.12.2016	bis 30 Tage	über 30 bis 90 Tage
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	500	51	255	194
Sonstige Forderungen	12	10	1	1
<b>Bruttobuchwerte</b>	<b>512</b>	<b>61</b>	<b>256</b>	<b>195</b>

Das Ausfallrisiko ist insgesamt gering, da der weit überwiegende Umfang der überfälligen und nicht wertberichtigten finanziellen Vermögenswerte vorwiegend durch Rechnungseingang- und Zahlungsprozesse bei Kunden mit sehr guter Bonität bedingt ist.

### // WERTBERICHTIGUNGEN

in Mio. EUR	2017	2016
Stand 1.1.	83	87
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-
Zuführung	37	8
Inanspruchnahme	-6	-8
Auflösung	-5	-4
<b>Stand 31.12.</b>	<b>108</b>	<b>83</b>

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf zum Bilanzstichtag bestehende und zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Forderungen stellt sich für die Geschäftsjahre 2017 bzw. 2016 in oben abgebildeter Tabelle dar. Portfolio-basierte Wertberichtigungen finden im Audi Konzern keine Anwendung.

### // FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. EUR	Gesamt	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
		31.12.2017	bis 1 Jahr	über 1 bis 5 Jahre
Finanzverbindlichkeiten	647	319	108	220
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.313	7.313	0	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und Verpflichtungen	4.644	4.628	16	-
Derivative Finanzinstrumente	28.804	14.621	14.183	-
<b>Undiskontierte Zahlungsmittelabflüsse</b>	<b>41.408</b>	<b>26.880</b>	<b>14.308</b>	<b>220</b>

### // SICHERHEITEN

Das Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten in Höhe von 1.937 (1.891) 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.

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern, wie zum Beispiel in China, kann der Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

in Mio. EUR	Gesamt	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten		
		bis 1 Jahr	über 1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
Finanzverbindlichkeiten	816	502	75	238
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.406	7.406	0	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten und Verpflichtungen	2.864	2.765	99	-
Derivative Finanzinstrumente	38.646	16.413	22.233	-
<b>Undiskontierte Zahlungsmittelabflüsse</b>	<b>49.731</b>	<b>27.086</b>	<b>22.407</b>	<b>238</b>

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. Berücksichtigt werden außerdem Zahlungsmittelabflüsse von Derivaten, die im Rahmen von Gegengeschäften geschlossen werden.

Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, welche in der Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Unter Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die in der Fälligkeitsanalyse dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt gleichermaßen für Sicherungsbeziehungen, die durch Gegengeschäfte geschlossen wurden.

Der Audi Konzern hat verschiedene finanzielle Garantien, im Wesentlichen in Form von Bürgschaften, gegeben. Zum 31. Dezember 2017 beträgt die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien 231 (177) Mio. EUR.

### // SICHERHEITEN

Im Audi Konzern werden finanzielle Vermögenswerte, die als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt werden, in Höhe von 129 (67) 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-, Fondspreis-, Rohstoffpreis- und Zinsrisiken. 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 globalen Geschäftstätigkeit Währungsschwankungen ausgesetzt. Die Maßnahmen zur Absicherung dieser Währungsrisiken werden nach der Volkswagen Organisationsrichtlinie auf Markenebene definiert, im Volkswagen Konzern abgestimmt und durch das Konzern-Treasury der Volkswagen AG umgesetzt.

Durch den Abschluss entsprechender Sicherungsgeschäfte werden die Risiken betrag- und fristenkongruent begrenzt. Die Sicherungsgeschäfte werden im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages zentral von der Volkswagen AG für den Audi Konzern getätigt. Darüber hinaus werden im Audi Konzern in geringem Umfang auch eigene Sicherungsgeschäfte abgeschlossen, soweit dies der Vereinfachung des laufenden Geschäfts dient.

Die Sicherungsgeschäfte erfolgen über marktgängige derivative Finanzinstrumente (Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Währungsswaps). Kontrakte werden ausschließlich mit erstklassigen nationalen und internationalen Banken

abgeschlossen, deren Bonität laufend von führenden Rating-agenturen sowie dem zentralen Risikomanagement der Volkswagen AG überprüft wird.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken betrafen die Kurssicherungen im Jahr 2017 im Wesentlichen den US-Dollar, das britische Pfund und den chinesischen Renminbi.

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

Die Währungsrisiken werden durch Sensitivitätsanalysen bewertet, bei denen durch hypothetische Änderungen von relevanten Risikovariablen die Effekte auf das Ergebnis nach Steuern und das 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 den Fair Value der Sicherungsgeschäfte und auf die Cash-flow-Hedge-Rücklage im Eigenkapital.

### **/// 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 eingesetzt. Die entsprechenden Maßnahmen werden in Abstimmung mit dem Konzern-Treasury der Volkswagen AG von der AUDI AG koordiniert und durch das Risikomanagement der Wertpapierfonds operativ umgesetzt.

Die Bewertung des Fondspreisrisikos erfolgt im Audi Konzern im Einklang mit IFRS 7 durch Sensitivitätsanalysen. Dabei lassen sich durch hypothetische Änderungen von Risikovariablen am Bilanzstichtag deren Auswirkungen auf die Preise der in den Fonds enthaltenen Finanzinstrumente ermitteln. Als Risikovariablen kommen beim Fondspreisrisiko insbesondere Aktien-, Devisenkurse und Zinssätze 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 abgestimmt. Die Sicherungsgeschäfte werden zentral von der Volkswagen AG im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages für die AUDI AG abgeschlossen. Dem Audi Konzern werden die Ergebnisse bei Fälligkeit aus den Sicherungskontrakten 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 Rating-agenturen 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 Zinssicherungsinstrumenten.

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 Steuern quantifizieren.

### /// QUANTIFIZIERUNG DER MARKTRISIKEN DURCH SENSITIVITÄTSANALYSEN

#### /// WÄHRUNGSRISIKEN

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 nach Steuern.

in Mio. EUR	31.12.2017		31.12.2016	
	+10 %	-10 %	+10 %	-10 %
<b>EUR/CNY</b>				
Sicherungsrücklage	62	-62	179	-179
Ergebnis nach Steuern	-13	13	-58	58
<b>EUR/GBP</b>				
Sicherungsrücklage	420	-420	505	-505
Ergebnis nach Steuern	-30	30	-22	22
<b>EUR/JPY</b>				
Sicherungsrücklage	115	-115	176	-176
Ergebnis nach Steuern	-16	16	-13	13
<b>EUR/CAD</b>				
Sicherungsrücklage	82	-82	103	-103
Ergebnis nach Steuern	-17	17	-8	8
<b>EUR/USD</b>				
Sicherungsrücklage	668	-539	813	-927
Ergebnis nach Steuern	-151	70	-25	130

**/// ÜBRIGE MARKTRISIKEN**

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 Steuern ermitteln.

Als Risikovariablen kommen je nach Risikoart verschiedene Faktoren infrage (im Wesentlichen Aktienkurse, Rohstoffpreise, Marktzinsniveau und Marktpreise von Gebrauchtwagen).

Mittels der durchgeführten Sensitivitätsanalysen lassen sich die folgenden übrigen Marktrisiken im Audi Konzern quantifizieren:

in Mio. EUR	2017		2016	
	+10 %	-10 %	+10 %	-10 %
<b>Fondspreisrisiken</b>				
Effekte auf das Eigenkapital bei Änderung der Aktienkurse	19	-48	1	-6
<b>Rohstoffpreisrisiken</b>				
Effekte auf das Eigenkapital bei Änderung der Rohstoffpreise	-	-	16	-16
Effekte auf das Ergebnis nach Steuern bei Änderung der Rohstoffpreise	42	-42	34	-34
<b>Restwertrisiken von Gebrauchtwagen</b>				
Effekte auf das Ergebnis nach Steuern bei Änderung der Marktpreise	258	-258	249	-249
	+100 bps	-100 bps	+100 bps	-100 bps
<b>Zinsänderungsrisiken</b>				
Effekte auf das Eigenkapital bei Änderung des Marktzinsniveaus	-54	54	-43	43
Effekte auf das Ergebnis nach Steuern bei Änderung des Marktzinsniveaus	-18	18	-1	1

**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 Grundgeschäfts mit den

in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts 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 Grundgeschäfts als unabhängige, die des Sicherungsgeschäfts 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.

**// NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE**

in Mio. EUR	Nominalvolumen			31.12.2016
	31.12.2017	Restlaufzeiten bis 1 Jahr	Restlaufzeiten über 1 bis 5 Jahre	
Devisentermingeschäfte	21.352	10.538	10.813	31.715
Devisenoptionsgeschäfte	4.483	1.844	2.640	4.347
Warendermingeschäfte	-	-	-	235
<b>Cashflow-Hedges</b>	<b>25.835</b>	<b>12.382</b>	<b>13.453</b>	<b>36.296</b>
Devisentermingeschäfte	3.712	2.782	929	3.992
Warendermingeschäfte	490	303	187	484
<b>Übrige Derivate</b>	<b>4.201</b>	<b>3.085</b>	<b>1.116</b>	<b>4.476</b>

Das Nominalvolumen der dargestellten Cashflow-Hedges zur Absicherung von Währungs- und Rohstoffpreisrisiken stellen die Summe der Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Die im Rahmen von Gegengeschäften geschlossenen Derivate, welche die ursprünglichen Sicherungsgeschäfte kompensieren, werden in dem jeweiligen Nominalvolumen berücksichtigt. Ohne deren Berücksichtigung wäre das jeweilige Nominalvolumen niedriger.

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

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cashflow-Hedge-Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 16 (596) Mio. EUR aufgelöst. Aus der Rücklage für Cashflow-Hedges wurden nur geringfügig Beträge ergebniserhöhend in das Finanzergebnis übernommen (im Vorjahr 1 Mio. EUR).

**38 / KAPITALFLUSSRECHNUNG**

In der Kapitalflussrechnung werden für das Geschäftsjahr 2017 sowie für das Vorjahr die Zahlungsströme, getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, erläutert. 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 im Geschäftsjahr 2017 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 54 (40) Mio. EUR und für gezahlte Zinsen von 63 (78) Mio. EUR enthalten. 2017 flossen Dividenden und Gewinnabführungen in Höhe von 431 (785) Mio. EUR dem Audi Konzern zu. In der Position „Ertragsteuerzahlungen“ werden im Wesentlichen Zahlungen an die Volkswagen AG im Rahmen der steuerlichen Organschaft im Inland und Zahlungen an ausländische Steuerbehörden ausgewiesen.

In der Position „Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen“ ist im Wesentlichen das zahlungsunwirksame Ergebnis aus der Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten sowie Wertpapieren enthalten.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit umfasst die aktivierten Entwicklungskosten, die Zugänge bei den Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien, sonstigen immateriellen Vermögenswerten sowie Finanzanlagen und langfristige 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 von Anteilen an Tochterunternehmen sowie aus Kapitalveränderungen bei nicht konsolidierten Tochterunternehmen ergab sich insgesamt ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 77 (11) Mio. EUR. Für den Erwerb von Anteilen an assoziierten Unternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie für Kapitalveränderungen flossen 15 (355) Mio. EUR ab. Im Vorjahr entfielen 300 Mio. EUR auf eine Kapitalerhöhung bei der Volkswagen Group Services S.A./N.V., Brüssel (Belgien).

Aus dem Verkauf eines Tochterunternehmens flossen 5 Mio. EUR zu.

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

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

## // ÜBERLEITUNG ZAHLUNGSMITTEL

in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Zahlungsmittel laut Bilanz	11.273	11.449
Kurzfristig fällige Termingeldanlagen mit einer Anlagedauer > 3 Monate	-18	-54
<b>Zahlungsmittel laut Kapitalflussrechnung (Bankguthaben sowie Geldanlagen mit einer Anlagedauer von höchstens 3 Monaten)</b>	<b>11.255</b>	<b>11.395</b>

In dem Zahlungsmittelbestand gemäß Kapitalflussrechnung sind nur solche kurzfristig fälligen Termingeldanlagen enthalten, deren ursprüngliche Anlagedauer höchstens drei Monate beträgt. Von dem Zahlungsmittelbestand werden 10.055 (9.058) Mio. EUR im Rahmen des Cashpoolings mit dem Volkswagen Konzern gehalten.

Die in der Brutto-Liquidität enthaltenen Termingeldanlagen sowie ausgereichten Darlehen bestehen zum Teil mit nahe stehenden Unternehmen.

Die Aufteilung der Veränderung der Finanzschulden in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Vorgänge ergibt sich aus folgender Tabelle:

in Mio. EUR	Zahlungsunwirksame Vorgänge				Stand am 31.12.2017
	Stand am 1.1.2017	Zahlungswirksame Veränderungen	Währungskursänderungen	Bewertungsänderungen	
Leasingverbindlichkeiten	318	-9	-15	22	315
Sonstiger Kreditstand	498	-50	-109	-7	332
<b>Kreditstand</b>	<b>816</b>	<b>-59</b>	<b>-125</b>	<b>15</b>	<b>647</b>
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-1	-6	0	-	-7
<b>Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>814</b>	<b>-65</b>	<b>-124</b>	<b>15</b>	<b>641</b>

## 39 / EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

in Mio. EUR	31.12.2017	31.12.2016
Eventualverbindlichkeiten aus Bürgschaften	6	6
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	43	33
<b>Eventualverbindlichkeiten</b>	<b>49</b>	<b>39</b>

Bei den Eventualverbindlichkeiten handelt es sich um nicht bilanzierte Haftungsverhältnisse, die in Höhe der am Bilanzstichtag wahrscheinlichen Inanspruchnahme ausgewiesen werden. Finanzielle Garantien im Sinne des IFRS 7 werden unter Punkt 37.3 „Liquiditätsrisiken“ ausgewiesen und sind nicht in den Verbindlichkeiten aus Bürgschaften enthalten.

Im Zusammenhang mit den Rückrufen von Fahrzeugen, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata eingebaut wurden, kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer weiteren Ausweitung der Rückrufe kommt, von denen auch Modelle des Audi Konzerns betroffen sein könnten. Weitere Angaben gemäß IAS 37.86 können für diesen Sachverhalt derzeit aufgrund der noch andauernden technischen Untersuchungen und behördlichen Abstimmungen nicht angegeben werden.

Im Zusammenhang mit den Vierzylinder-Dieselmotoren bestehen wie unter Punkt 33 „Sonstige Rückstellungen“ erläutert, keine Eventualverbindlichkeiten. Im Hinblick auf die V6 3.0 TDI-Motoren laufen eine Vielzahl von Untersuchungen bzw. rechtliche Verfahren einschließlich des staatsanwaltlichen Ermittlungsverfahrens in Deutschland, die sich teilweise noch im Anfangsstadium befinden und deren Auswirkungen sich gegenwärtig nicht abschätzen lassen.

#### **40 / RECHTSSTREITIGKEITEN**

Die in den Audi Konzern einbezogenen Unternehmen sind im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren können insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden oder Arbeitnehmern auftreten. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Vor allem in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden und hohe Schadensersatz- oder Strafzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken ergeben sich auch aus US-Patentverletzungsverfahren. Solche Risiken werden in den sonstigen Rückstellungen abgebildet, sofern ein zukünftiger Ressourcenabfluss wahrscheinlich ist und zuverlässig geschätzt werden kann. Rechtsstreitigkeiten unterliegen häufig komplexen rechtlichen Fragestellungen. Insofern sind Annahmen über die Wahrscheinlichkeit des Ressourcenabflusses, dessen Höhe sowie die Prozessdauer zu treffen. Der Ansatz und die Bewertung von Rückstellungen aus Prozessrisiken sind daher mit Unsicherheiten verbunden.

Hinsichtlich der Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik siehe die Ausführungen unter dem Punkt „Angaben zur Dieseldiagnostik“ innerhalb der allgemeinen Angaben zum Anhang.

Darüber hinaus bestehen keine laufenden oder absehbaren Gerichts- oder Schiedsverfahren, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage haben können.

#### **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.

Zwischen dem Audi Konzern, der BMW Group und der Daimler AG besteht in Bezug auf die jeweilige Beteiligung an der There Holding B.V. eine vertragliche Vereinbarung, wonach für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung besteht, die Anteile an der There Holding B.V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die AUDI AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die AUDI AG übernimmt oder verliert, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50 Prozent der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 Prozent der auf Hauptversammlungen ausübenden Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE Gruppe bzw. bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 Prozent an der AUDI AG erwerben. Wenn keiner der anderen Gesellschafter diese Anteile übernimmt, haben die anderen Gesellschafter das Recht, die Auflösung der There Holding B.V. zu beschließen.

Im Übrigen enthalten die wesentlichen vertraglichen Vereinbarungen des Audi Konzerns mit Dritten 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 31.12.2017				Fälligkeit 31.12.2016	
	Innerhalb 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt	Über 1 Jahr	Gesamt
Bestellobligo für Sachanlagen	2.322	693	-	3.015	772	3.229
Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte	151	14	-	165	0	214
Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen	151	230	122	503	327	472
Übrige finanzielle Verpflichtungen	881	235	85	1.201	300	1.240
<b>Sonstige finanzielle Verpflichtungen</b>	<b>3.504</b>	<b>1.172</b>	<b>207</b>	<b>4.883</b>	<b>1.399</b>	<b>5.155</b>

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

Den sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen stehen erwartete Einkünfte aus Untermietverträgen in Höhe von 7 Mio. EUR gegenüber.

**43 / AUFGEGBENE GESCHÄFTSBEREICHE**

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

**44 / MATERIALAUFWAND**

in Mio. EUR	2017	2016
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	36.387	35.930
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.983	4.666
<b>Materialaufwand</b>	<b>40.370</b>	<b>40.596</b>

**45 / PERSONALAUFWAND**

in Mio. EUR	2017	2016
Löhne und Gehälter	5.958	5.617
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1.261	1.145
<i>davon für Altersversorgung</i>	292	220
<i>davon beitragsorientierte Rentenpläne</i>	397	389
<b>Personalaufwand</b>	<b>7.219</b>	<b>6.761</b>

**46 / IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER**

	2017	2016
Inländische Gesellschaften <sup>1)</sup>	59.448	59.029
Ausländische Gesellschaften	27.904	25.111
<b>Beschäftigte Arbeitnehmer</b>	<b>87.352</b>	<b>84.140</b>
Auszubildende	2.618	2.555
<b>Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften</b>	<b>89.970</b>	<b>86.695</b>
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmern anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	432	417
<b>Belegschaft Audi Konzern</b>	<b>90.402</b>	<b>87.112</b>

1) Davon befanden sich 1.304 (1.003) Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit.

#### 47 / BEZIEHUNGEN ZU NAHE STEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Nahe stehende Unternehmen oder Personen 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.

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, mit 52,2 Prozent die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche Automobil Holding SE nicht mehr die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 Prozent der Stammaktien gehören. Die Porsche Automobil Holding SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken, und ist daher ebenfalls als ein nahe stehendes Unternehmen zu klassifizieren.

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- 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.

Die liquiden Mittel des Audi Konzerns werden überwiegend im Volkswagen Konzern angelegt bzw. aufgenommen. Sämtliche Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

#### 47.1 / GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN MIT DER VOLKSWAGEN AG UND ANDEREN NICHT DEM AUDI KONZERN ANGEHÖRENDE TOCHTERUNTERNEHMEN UND BETEILIGUNGEN

in Mio. EUR	2017	2016
Erbrachte Lieferungen und Leistungen an die Volkswagen AG	7.586	7.638
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und sonstige Beteiligungen der Volkswagen AG	16.167	15.878
Empfangene Lieferungen und Leistungen von der Volkswagen AG	6.900	7.702
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und sonstigen Beteiligungen der Volkswagen AG	8.194	8.352
Forderungen gegen die Volkswagen AG	6.781	3.099
nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und sonstige Beteiligungen der Volkswagen AG	2.855	2.108
Verpflichtungen gegenüber der Volkswagen AG	5.400	5.090
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	5.842	6.655
Haftungsverhältnisse gegenüber der Volkswagen AG	-	-
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	95	72
Gestellte Sicherheiten gegenüber der Volkswagen AG	-	-
nicht dem Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	123	62

Die Forderungen enthalten Darlehen an die Volkswagen AG, Wolfsburg, in Höhe von 3.489 Mio. EUR (im Vorjahr keine) sowie an nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen und Beteiligungen in Höhe von 400 (368) Mio. EUR.

Zum 31. Dezember 2017 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 1.417 (1.692) Mio. EUR. Darin sind auch Forderungsverkäufe an die Volkswagen Group Services S.A./N.V., Brüssel (Belgien), in Höhe von 552 (619) Mio. EUR enthalten.

Die Forderungen gegenüber anderen nicht dem Audi Konzern angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG wurden in Höhe von 2 (1) Mio. EUR wertberichtigt. Die Forderungen enthalten keine Zahlungsmittel, die im Rahmen des Cashpoolings angelegt sind.

Eine Inanspruchnahme aus Haftungsverhältnissen wird nicht erwartet.

Mit der Porsche Automobil Holding SE bestanden im Geschäftsjahr keine Geschäftsbeziehungen.

## 47.2 / GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN MIT TOCHTERUNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN DES AUDI KONZERNES

in Mio. EUR	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2017	2016	2017	2016
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	8.175	8.230	452	407
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	70	49	170	163

in Mio. EUR	Forderungen gegen		Verpflichtungen gegenüber	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	1.022	823	766	782
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	309	222	132	116

Zum 31. Dezember 2017 bestehen zugunsten von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie zugunsten nicht konsolidierter Tochterunternehmen Bürgschaften in Höhe von 136 (104) Mio. EUR. Eine Inanspruchnahme aus Haftungsverhältnissen wird nicht erwartet. Gegenüber nicht konsolidierten Tochterunternehmen bestehen unwiderrufliche Kreditzusagen in Höhe von 65 (44) Mio. EUR.

Die Forderungen gegenüber assoziierten Unternehmen wurden in Höhe von 37 (5) Mio. EUR wertberichtigt.

Die Verpflichtungen gegenüber assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie nicht konsolidierten Tochterunternehmen beinhalten zukünftige Verpflichtungen aus bestehenden Vertragsverhältnissen. Die Forderungen enthalten keine Zahlungsmittel, die im Rahmen des Cash-poolings angelegt sind.

## 47.3 / GESCHÄFTSBEZIEHUNGEN MIT UND LEISTUNGEN AN MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, Wolfsburg, bzw. der AUDI AG sind auch Mitglieder in Aufsichtsräten oder Vorständen von anderen Unternehmen, mit denen der Audi Konzern Geschäftsbeziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit diesen Unternehmen und Personen 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 302 (373) Tsd. EUR erbracht und in einem Gesamtwert von 18 (10) Tsd. EUR bezogen. Gegenüber dem Land Niedersachsen bestanden zum 31. Dezember 2017 Verbindlichkeiten aus dem Rückkauf von Fahrzeugen in Höhe von 73 Tsd. EUR (im Vorjahr keine). Sowohl im Geschäftsjahr 2017 als auch im Vorjahr bestanden keine Forderungen.

Eine Zusammenstellung der Aufsichtsratsmandate des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG ist im Jahresfinanzbericht 2017 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 an diesen Personenkreis im Berichtsjahr Leistungen in Höhe von 12 (33) Tsd. EUR erbracht. Vonseiten des Audi Konzerns wurden im Geschäftsjahr von diesem Personenkreis, wie im Vorjahr, keine Leistungen bezogen. Des Weiteren bestanden im Geschäftsjahr, wie auch im Vorjahr, keine Forderungen und Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG bzw. der AUDI AG.

Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG wurden darüber hinaus im Rahmen ihrer Organ-tätigkeit die folgenden Leistungen gewährt.

<i>in Tsd. EUR</i>	2017	2016
Kurzfristig fällige Leistungen	24.372	21.839
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	2.601	2.715
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	24.262	3.800
<b>Leistungen gesamt</b>	<b>51.235</b>	<b>28.354</b>

Die Verpflichtungen gegenüber Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der AUDI AG im Zusammenhang mit kurzfris-tig fälligen Leistungen betragen 14.774 (14.649) Tsd. EUR. Außerdem bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 32.951 (34.330) Tsd. EUR. Aus Anlass der Beendigung des Vorstandsverhältnisses werden 23.542 (2.850) Tsd. EUR bilan-ziert.

Den bei der AUDI AG angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dieses orientiert sich an den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes und entspricht einer ange-messenen Vergütung für die entsprechende Funktion bzw. Tätigkeit im Unternehmen. Dies gilt auch für den Vertreter der leitenden Angestellten.

Anteilsbasierte Vergütungen wurden keine gewährt. Die Ver-gütungssystematik sowie die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütungen von Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG und die individu-alisierten Angaben zur Altersversorgung der Mitglieder des Vorstands gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe a) Satz 5 ff. HGB und des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des zusammen-gefassten Lageberichts des Audi Konzerns und der AUDI AG ist, dargestellt.



Lesen Sie mehr zum Vergütungsbericht im  
**Lagebericht** auf den Seiten 160 ff.

## 48 / HONORARE DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS

<i>in Tsd. EUR</i>	2017	2016
Abschlussprüfungen <sup>1)</sup>	1.105	1.178
Andere Bestätigungsleistungen <sup>1)</sup>	142	253
Steuerberatungsleistungen	39	-
Sonstige Leistungen	100	181
<b>Honorare des Konzernabschlussprüfers</b>	<b>1.386</b>	<b>1.611</b>

1) Ab dem Geschäftsjahr 2017 sind die Reviews der Quartalsabschlüsse nunmehr in den Abschlussprüfungsleistungen enthalten.

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

Der überwiegende Teil des Honorars für den Abschlussprüfer entfiel 2017 auf die Prüfung des Konzernjahresabschlusses und den Review des Konzernhalbjahresabschlusses der AUDI AG sowie auf die Prüfung der Jahresabschlüsse von Konzerngesellschaften und die Reviews der Quartalsabschlüsse der AUDI AG. Andere Bestätigungsleistungen und Steuer-beratungsleistungen wurden vom Abschlussprüfer nur in geringem Umfang erbracht. Die Sonstigen Leistungen des Abschlussprüfers enthalten im Berichtsjahr insbesondere Beratungsleistungen in den Bereichen IT und Prozessopti-mierung sowie durchgeführte Schulungsmaßnahmen.

## 49 / SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die geschäftliche Segmentierung von unternehmerischen Aktivitäten orientiert sich gemäß IFRS 8 an der internen Unternehmenssteuerung. Entscheidungsträger beider Seg-mente im Hinblick auf die Verteilung der Ressourcen und die Bewertung der Ertragskraft ist der Gesamtvorstand.

Die Segmentberichterstattung folgt den wirtschaftlichen Aktivitäten des Audi Konzerns und ist in die beiden Segmente Automobile und Motorräder unterteilt. Das Segment Motor-räder unterschreitet zwar die quantitativen Schwellenwerte des IFRS 8, 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 den Vertrieb von Fahrzeugen der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns sowie das Geschäft mit entsprechen- den Zubehör- und Ersatzteilen.

Die Aktivitäten des 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 Investitionen in Sachanlagen,

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte (inklusive aktivierte Entwicklungskosten) werden ohne Investitionen im Rahmen des Finance Lease ausgewiesen. Zu den zentralen Spitzenkennzahlen zur Steuerung der Segmente Automobile und Motorräder zählen das Operative Ergebnis und die Operative Umsatzrendite.

Die interne Berichterstattung entspricht der externen IFRS-Berichterstattung. Darüber hinaus überwacht der Gesamtvorstand regelmäßig unter anderem die folgenden finanziellen und wirtschaftlichen Kenngrößen:

## 49.1 / BERICHTSSEGMENTE

in Mio. EUR	2017			
	Automobile	Motorräder	Überleitung	Audi Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	59.394	734	-	60.128
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	-	2	-2	-
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>59.394</b>	<b>736</b>	<b>-2</b>	<b>60.128</b>
Planmäßige Abschreibungen	-3.284	-72	-	-3.357
Außerplanmäßige Abschreibungen	-238	-	-	-238
Zuschreibungen	1	-	-	1
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.643	28	-	4.671
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	526	-	-	526
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-414	0	-	-414
At-Equity-bewertete Anteile	1.224	-	-	1.224
Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte	5.047	69	-	5.116

in Mio. EUR	2016			
	Automobile	Motorräder	Überleitung	Audi Konzern
Umsatzerlöse mit Dritten	58.587	730	-	59.317
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	-	0	0	-
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>58.587</b>	<b>731</b>	<b>0</b>	<b>59.317</b>
Planmäßige Abschreibungen	-2.981	-77	-	-3.059
Außerplanmäßige Abschreibungen	-100	-	-	-100
Zuschreibungen	-	-	-	-
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.027	25	-	3.052
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	365	-	-	365
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-370	0	-	-370
At-Equity-bewertete Anteile	4.763	-	-	4.763
Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte	5.021	64	-	5.085

Das Segment Motorräder verzeichnete unter Berücksichtigung von zusätzlichen planmäßigen Abschreibungen aufgrund der Neubewertung von Vermögenswerten und Schulden im Rahmen der Kaufpreisallokation in Höhe von 23 Mio. EUR eine Operative Umsatzrendite von 3,8 (3,4) Prozent. Bereinigt um diesen Effekt beträgt das Operative Ergebnis 51 (51) Mio. EUR und die Operative Umsatzrendite 7,0 (7,0) Prozent. Das Segment Automobile verzeichnete eine Operative Umsatzrendite von 7,8 (5,2) Prozent.

Die Operative Umsatzrendite im Audi Konzern beträgt 7,8 (5,1) Prozent.

#### 49.2 / ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

in Mio. EUR	2017	2016
Segmentumsätze	60.130	59.318
Konsolidierung	-2	0
<b>Konzernumsätze</b>	<b>60.128</b>	<b>59.317</b>
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.671	3.052
Konsolidierung	-	-
Operatives Ergebnis	4.671	3.052
Finanzergebnis	112	-5
<b>Konzernergebnis vor Steuern</b>	<b>4.783</b>	<b>3.047</b>

#### 49.3 / NACH REGIONEN

in Mio. EUR	2017						
	Deutschland	Übriges Europa	Asien-Pazifik	Nordamerika	Südamerika	Afrika	Gesamt
Umsatzerlöse	12.744	20.776	13.424	12.209	620	355	60.128
Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	13.017	5.607	168	2.002	4	-	20.798

in Mio. EUR	2016						
	Deutschland	Übriges Europa	Asien-Pazifik	Nordamerika	Südamerika	Afrika	Gesamt
Umsatzerlöse	12.895	20.386	14.055	11.081	576	324	59.317
Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	13.062	4.554	193	1.633	65	-	19.507

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Umsatzerlöse erzielt der Audi Konzern im Wesentlichen aus dem Verkauf von Automobilen. Im Segment Automobile werden neben der Marke Audi Fahrzeuge der Marke Lamborghini und Fahrzeuge der sonstigen Marken des Volkswagen Konzerns vertrieben. Im Segment Motorräder werden Motorräder und Zubehör der Marke Ducati vertrieben.

#### 49.4 / UMSATZERLÖSE NACH SEGMENTEN

in Mio. EUR	2017	2016
Marke Audi	41.067	41.556
Marke Lamborghini	933	853
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	3.900	3.599
Sonstiges Automobilgeschäft	13.494	12.579
<b>Segment Automobile</b>	<b>59.394</b>	<b>58.587</b>
Marke Ducati	600	593
Sonstiges Motorradgeschäft	136	137
<b>Segment Motorräder</b>	<b>736</b>	<b>731</b>
Überleitung	-2	0
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>60.128</b>	<b>59.317</b>

Eine Erläuterung der einzelnen Umsatzarten wird unter Punkt 1 „Umsatzerlöse“ dargestellt. Das Segment Automobile verfügt mit der Volkswagen AG, Wolfsburg, deren nicht zum Audi Konzern zugehörigen Tochterunternehmen und zwei assoziierten Unternehmen über wichtige Kunden, mit denen eine Abhängigkeitsbeziehung besteht.

#### 49.5 / UMSATZERLÖSE MIT WESENTLICHEN KUNDEN

	2017		2016	
	<i>in Mio. EUR</i>	<i>in %</i>	<i>in Mio. EUR</i>	<i>in %</i>
Volkswagen AG	5.667	9	5.852	10
Nicht dem Audi Konzern zugehörige Tochterunternehmen der Volkswagen AG	15.678	26	15.332	26
Zwei assoziierte Unternehmen	7.989	13	8.087	14

#### 50 / DEUTSCHER CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 30. November 2017 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und anschließend auf der Audi Internetseite [www.audi.com/cgk-erklaerung](http://www.audi.com/cgk-erklaerung) dauerhaft zugänglich gemacht.



Lesen Sie online mehr zur abgegebenen Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Codex unter [www.audi.com/cgk-erklaerung](http://www.audi.com/cgk-erklaerung).

## EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Nach dem 31. Dezember 2017 ergaben sich keine Ereignisse, über die nach IAS 10 berichtet werden muss.

## WESENTLICHE KONZERNGESELLSCHAFTEN

Name, Sitz	Kapitalanteil in %
<b>Vollkonsolidierte Gesellschaften</b>	
<b>Inland</b>	
AUDI AG, Ingolstadt	
Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim	100,0
AUDI Immobilien GmbH & Co. KG, Ingolstadt	100,0
Audi Sport GmbH, Neckarsulm	100,0
Ducati Motor Deutschland GmbH, Köln	100,0
UI-S 5-Fonds, Frankfurt am Main <sup>1)</sup>	100,0
PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim	100,0
<b>Ausland</b>	
Audi Australia Pty. Ltd., Zetland	100,0
Audi Australia Retail Operations Pty. Ltd., Zetland	100,0
Audi Brussels S.A./N.V., Brüssel	100,0
Audi Brussels Property S.A./N.V., Brüssel	100,0
Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Peking	100,0
Audi do Brasil Indústria e Comércio de Veiculos Ltda., São Paulo	100,0
Audi Hungaria Zrt., Győr	100,0
Audi Japan K.K., Tokio	100,0
Audi Japan Sales K.K., Tokio	100,0
Audi Luxemburg S.A., Strassen	100,0
Audi México S.A. de C.V., San José Chiapa	100,0
Audi Singapore Pte. Ltd., Singapur	100,0
Audi Tooling Barcelona S.L., Martorell	100,0
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul	100,0
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai	100,0
Audi Volkswagen Taiwan Co., Ltd., Taipeh	100,0
Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese	100,0
Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna	100,0
Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda., São Paulo	100,0
Ducati Japan K.K., Tokio	100,0
Ducati Motor (Thailand) Co. Ltd., Amphur Pluakdaeng	100,0
Ducati North America, Inc., Mountain View / CA	100,0
Ducati Motors de Mexico S. de R.L. de C.V., Mexico City	100,0
Ducati North Europe B.V., Zoeterwoude	100,0
Ducati (Schweiz) AG, Feusisberg	100,0
Ducati U.K. Ltd., Towcester	100,0
Ducati West Europe S.A.S., Colombes	100,0
Italdesign Giugiaro S.p.A., Moncalieri	100,0
Officine del Futuro S.p.A., Sant'Agata Bolognese	100,0
Volkswagen Group Italia S.p.A., Verona	100,0
Audi Canada Inc., Ajax / ON <sup>2)</sup>	-
Audi of America, LLC, Herndon / VA <sup>2)</sup>	-
Automobili Lamborghini America, LLC, Herndon / VA <sup>2)</sup>	-
<b>At-Equity-bewertete Gesellschaften</b>	
<b>Ausland</b>	
Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin	43,3
There Holding B.V., Rijswijk	33,3
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun	10,0

1) Hierbei handelt es sich um eine strukturierte Einheit gemäß IFRS 10 und IFRS 12.

2) Die AUDI AG übt einen beherrschenden Einfluss (Control) gemäß IFRS 10.B38 aus.

# BILANZEID

## „VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns vermittelt und im zusammengefassten Lagebericht des Audi Konzerns und der AUDI AG der Geschäftsverlauf ein-

schließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Audi Konzerns und der AUDI AG so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Audi Konzerns sowie der AUDI AG beschrieben sind.“

Ingolstadt, 12. Februar 2018

Der Vorstand



Prof. Rupert Stadler



Wendelin Göbel



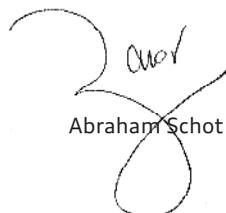
Peter Kössler



Dr. Bernd Martens



Dr.-Ing. Peter Mertens



Abraham Schot



Alexander Seitz

# „BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt

## **/ VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERN- ABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS**

### **// PRÜFUNGSURTEILE**

Wir haben den Konzernabschluss der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017, der Konzerngewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamt- ergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungs- rechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammen- fassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der AUDI Aktiengesellschaft, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesent- lichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwenden- den deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2017 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- > vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deut- schen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht

auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßig- keit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

### **// GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE**

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgen- den „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirt- schaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Überein- stimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übe- reinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auf- fassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern- lagebericht zu dienen.

### **// HINWEIS ZUR HERVORHEBUNG EINES SACHVERHALTS – DIESELTHEMATIK**

Wir verweisen auf die im Anhang des Konzernabschlusses im Abschnitt „Angaben zur Dieselthematik“ und im Konzern- lagebericht in den Abschnitten „Dieselthematik“ und „Recht- liche Risiken“ dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrunde liegenden

Ursachen, zu der Nicht-Involvierung von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss.

Auf der Grundlage der dargestellten und dem Konzernabschluss und dem Konzernlagebericht zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft bis zur Information durch die US-Umweltschutzbehörde EPA (Environmental Protection Agency) im Herbst 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation von Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Untersuchungen neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder zur Dieselmotorthematik gewonnen werden, könnten diese gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzernabschluss sowie auf den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2017 und die Vorjahre haben.

Die bislang gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der Vielzahl der erforderlichen technischen Lösungen sowie der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht sind diesbezüglich nicht modifiziert.

### **// BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGS-SACHVERHALTE IN DER PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Bilanzielle Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselmotorthematik
- ② Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten

- ③ Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft
- ④ Finanzinstrumente – Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

#### **① Bilanzielle Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselmotorthematik**

- ① Gesellschaften des Audi Konzerns sind in Untersuchungen von Regierungsbehörden zahlreicher Länder (insbesondere in Europa, den USA und Kanada sowie Südkorea) bezüglich Unregelmäßigkeiten bei Abgasemissionen von Dieselmotoren in bestimmten Fahrzeugen des Audi Konzerns involviert. Für betroffene Fahrzeuge befinden sich in verschiedenen Ländern teils unterschiedliche Maßnahmen in der Umsetzung, die Hard- und/oder Softwaremaßnahmen, Fahrzeugrückkäufe bzw. die frühzeitige Beendigung von Leasingverhältnissen sowie teilweise Ausgleichszahlungen an Fahrzeughalter umfassen. Ferner werden Zahlungen infolge von strafrechtlichen Verfahren und zivilrechtlichen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Parteien geleistet. Daneben sind zivilrechtliche Klagen von Kunden, Händlern und Wertpapierinhabern anhängig. Weitere direkte und indirekte Auswirkungen betreffen insbesondere die Werthaltigkeit von Vermögenswerten und kundenspezifische Vertriebsprogramme.

Der Audi Konzern erfasst die direkt im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik entstandenen Aufwendungen im operativen Ergebnis. Die Aufwendungen des Geschäftsjahres 2017 in Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik in Nordamerika belaufen sich auf € 387 Mio und betreffen zusätzliche Vorsorgen für Feldmaßnahmen und Rückkäufe sowie Rechtsrisiken.

Die ausgewiesenen Rückstellungen unterliegen infolge der fortbestehenden umfangreichen Ermittlungen und Verfahren sowie der Komplexität der verschiedenen

Verhandlungen und fortlaufenden behördlichen Genehmigungsverfahren sowie der Entwicklung der Marktbedingungen einem erheblichen Schätzrisiko. Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Zur Prüfung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Feldmaßnahmen und Rückkäufe von Fahrzeugen infolge der Dieselthematik haben wir uns mit den von den Gesellschaften des Audi Konzerns eingerichteten Prozessen zur inhaltlichen Aufbereitung der Dieselthematik auseinander gesetzt und den Umsetzungsstand der zur Behebung erarbeiteten technischen Lösungen nachvollzogen. Diese Erkenntnisse haben wir mit den uns vorgelegten technischen und rechtlichen Gutachten unabhängiger Sachverständiger abgeglichen. Das den Feldmaßnahmen und Rückkäufen zugrunde liegende Mengengerüst haben wir mittels einer IT-gestützten Datenanalyse untersucht. Die für die Bewertung der bislang festgelegten bzw. teilweise noch in Entwicklung befindlichen Reparaturlösungen bzw. geplanten Rückkäufe zugrunde liegenden Parameter haben wir nachvollzogen und beurteilt. Auf dieser Grundlage haben wir die Ermittlung der Rückstellungen nachvollzogen.

Zur Prüfung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Rechtsrisiken und des Ausweises von Eventualverbindlichkeiten aus Rechtsrisiken infolge der Dieselthematik haben wir neben vorliegenden offiziellen Dokumenten wie die des US Department of Justice insbesondere Arbeitsergebnisse und Stellungnahmen von Experten, die durch den Volkswagen Konzern beauftragt wurden, gewürdigt. Im Rahmen einer gezielten Auswahl bedeutsamer Vorgänge sowie ergänzt um weitere Stichproben haben wir den Schriftverkehr zu den Rechtsstreitigkeiten eingesehen sowie die getroffenen Einschätzungen in Gesprächen mit Funktionsträgern der betroffenen Gesellschaften und den einbezogenen Rechtsanwälten, unter Einbindung eigener fachlicher Experten aus dem Technik- bzw. Rechtsbereich, erörtert.

Unter Berücksichtigung der im Konzernanhang und im zusammengefassten Lagebericht dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrundeliegenden Ursachen, zu der Nicht-Involvierung

von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss, sind die bei der Ermittlung der Risikoversorge für die Dieselthematik zugrundeliegenden Annahmen und Parameter aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um den Ansatz und die Bewertung der Rückstellungen sachgerecht vorzunehmen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zur Dieselthematik sind im Abschnitt „Angaben zur Dieselthematik“ des Konzernanhangs und in den Abschnitten „Dieselthematik“ und „Rechtliche Risiken“ im Konzernlagebericht enthalten.

## ② Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten

- ① Im Konzernabschluss der AUDI AG werden aktivierte Entwicklungskosten in Höhe von € 5.666 Mio unter dem Bilanzposten „Immaterielle Vermögenswerte“ ausgewiesen. Während Forschungskosten gemäß IAS 38 als laufender Aufwand behandelt werden, erfolgt eine Aktivierung von Entwicklungskosten von in Serie gehenden Produkten, sofern der Absatz dieser Produkte voraussichtlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen wird. Bis zum Abschreibungsbeginn sind Entwicklungen nach IAS 36 auf Basis der zahlungsmittel-generierenden Einheiten (Modelle), der sie zugeordnet sind, jährlich mindestens einmal auf Wertminderung hin zu testen. Dieser Verpflichtung wird dadurch nachgekommen, dass vom Zeitpunkt der Aktivierung bis zum Abschluss der Entwicklung bereits überprüft wird, ob die angefallenen Kosten durch die zukünftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt werden. Nach Abschreibungsbeginn ist zu jedem Abschlussstichtag zu überprüfen, ob Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Ist dies der Fall, ist ein Wertminderungstest durchzuführen und ggf. eine Wertminderung zu erfassen. Im Fall von in Vorperioden vorgenommenen Wertminderungen ist jährlich zu überprüfen, ob Anhaltspunkte für eine Wertaufholung vorliegen.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit dieser immateriellen Vermögenswerte wird im Audi Konzern regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme (Nutzungswert) der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Modelle) herangezogen. Der Nutzungswert wird mittels des Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelt. Dabei bildet die von den gesetzlichen Vertretern erstellte Produktergebnisrechnung des Konzerns den Ausgangspunkt. Die Abzinsung erfolgt mittels gewichteter Kapitalkosten „WACC“ (Weighted Average Cost of Capital). Die im Audi

Konzern verwendeten gewichteten Kapitalkosten beinhalten eine Gewichtung aus Eigenkapital- und Fremdkapitalkosten auf Vorsteuerbasis.

Die sich aus den Wertminderungstests ergebenden Wertminderungen sind als außerplanmäßige Abschreibungen im GuV-Posten „Herstellungskosten“ in Höhe von € 76 Mio enthalten.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse sowie des verwendeten Diskontierungszinssatzes abhängig und daher mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir beurteilt, ob die den Bewertungen zugrundeliegenden Annahmen insbesondere in Form der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse und die verwendeten Diskontierungszinssätze insgesamt eine sachgerechte Grundlage für den Wertminderungstest der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bilden. Bei unserer Einschätzung haben wir uns unter anderem auf einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen sowie umfangreiche Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter zu den wesentlichen Werttreibern der Planungen gestützt. Dabei haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung von Kosten für Konzernfunktionen bei den Impairment Tests der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten beurteilt. Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes teilweise wesentliche Wertauswirkungen haben können, haben wir auch die bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter gewürdigt und das Berechnungsschema nachvollzogen. Des Weiteren haben wir die Konsistenz des angewendeten Bewertungsmodells gewürdigt sowie die rechnerische Richtigkeit nachvollzogen. Ferner haben wir ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Barwert ist größer als der Buchwert) durchgeführt, um das Wertminderungsrisiko einschätzen und unser Prüfungsvorgehen entsprechend ausrichten zu können. In Bezug auf bereits abgeschlossene Entwicklungsprojekte haben wir die gesetzlichen Vertreter über das Vorliegen von Anhaltspunkten für das Vorliegen einer Wertminderung bzw.

Wertaufholung befragt und diese Annahmen auf der Grundlage unserer Kenntnisse über das rechtliche und wirtschaftliche Umfeld des Konzerns kritisch hinterfragt. Im Falle des Vorliegens einer Wertminderung bzw. einer Wertaufholung haben wir beurteilt, ob diese auf sachgerechte Weise auf die der zahlungsmittelgenerierenden Einheit zugeordneten Vermögenswerte allokiert wurde.

Die angewandten Bewertungsparameter und -annahmen sowie das Bewertungsmodell sind aus unserer Sicht zur Überprüfung der Werthaltigkeit sachgerecht abgeleitet worden.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den aktivierten Entwicklungsleistungen sowie zu deren Werthaltigkeitstests sind in den Abschnitten „Immaterielle Vermögenswerte“ und „Werthaltigkeitstests“ des Konzern-Anhangs enthalten.

### ③ **Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft**

- ① Im Konzernabschluss des Audi Konzerns werden unter dem Bilanzposten „Sonstige Rückstellungen“ Rückstellungen aus Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft in Höhe von € 8.806 Mio ausgewiesen. Diese Verpflichtungen betreffen im Wesentlichen Gewährleistungsansprüche aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Motorrädern, Teilen und Originalteilen. Die Gewährleistungsansprüche werden unter Zugrundelegung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Darüber hinaus erfolgt eine Schätzung des Diskontierungsfaktors. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Gewährleistungs- und Kulanzfälle zu treffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde.

Aus unserer Sicht war dieser Sachverhalt von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung, da der Ansatz und die Bewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens in einem hohen Maße auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft basieren.

- ② Mit der Kenntnis, dass bei geschätzten Werten ein erhöhtes Risiko falscher Angaben in der Rechnungslegung besteht und dass die Bewertungsentscheidungen der gesetzlichen Vertreter eine direkte und deutliche Auswirkung auf das Konzernergebnis haben, haben wir die Angemessenheit der Wertansätze unter anderem durch den Vergleich dieser

Werte mit Vergangenheitswerten und anhand uns vorgelegter Berechnungsgrundlagen beurteilt. Des Weiteren haben wir die zutreffende Ableitung der laufzeitadäquaten Zinssätze aus Marktdaten nachvollzogen. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir anhand der eingehenden Bewertungsparameter insgesamt, einschließlich der Diskontierung, nachvollzogen sowie die geplante zeitliche Inanspruchnahme der Rückstellungen gewürdigt.

Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um den Ansatz und die Bewertung der Rückstellungen aus Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft zu rechtfertigen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den sonstigen Rückstellungen sind in dem Abschnitt „Sonstige Rückstellungen“ des Konzernanhangs enthalten.

#### ④ Finanzinstrumente – Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

- ① Im Audi Konzern werden eine Vielzahl unterschiedlicher derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung insbesondere gegen Währungs- und Rohstoffpreisrisiken aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb eingesetzt. Basis dafür ist die von den gesetzlichen Vertretern vorgegebene Sicherungspolitik, die in entsprechenden internen Richtlinien dokumentiert ist. Das Währungsrisiko resultiert im Wesentlichen aus Absatz- und Beschaffungsgeschäften sowie Finanzierungen in Fremdwährung. Die Begrenzung dieser Risiken erfolgt u.a. durch Abschluss von Devisentermingeschäften und Devisenoptionen.

Derivative Finanzinstrumente werden am Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die positiven Zeitwerte der insgesamt zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente betragen zum Bilanzstichtag € 1.895 Mio, die negativen Zeitwerte betragen € 732 Mio. Soweit die vom Audi Konzern eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Sicherungsgeschäfte künftiger Zahlungsströme im Rahmen von Sicherungsbeziehungen nach den Vorschriften des IAS 39 sind, werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts bis zur Fälligkeit des gesicherten Zahlungsstroms (effektiver Teil) über die Dauer der Sicherungsbeziehung GuV-neutral im Sonstigen Ergebnis erfasst (Cash Flow Hedges). Zum Bilanzstichtag waren

€ 2.280 Mio als effektive Fair-Value-Änderungen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis (eigenkapitalerhöhend) vor Ertragsteuern erfasst. Soweit derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Wertänderungen von Bilanzposten nach den Vorschriften des IAS 39 eingesetzt werden, werden sowohl die Wertänderungen der Grundgeschäfte als auch der Sicherungsgeschäfte kompensatorisch erfolgswirksam in dem entsprechenden GuV-Posten erfasst (Fair Value Hedges).

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte aufgrund der hohen Komplexität und Anzahl der Geschäfte sowie der umfangreichen Anforderungen an die Bilanzierung und Angabepflichten durch den IAS 39 von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir mit Unterstützung unserer internen Spezialisten aus dem Bereich Corporate Treasury Solutions unter anderem die vertraglichen und finanztechnischen Grundlagen gewürdigt und die Bilanzierung einschließlich der Eigenkapital- und Ergebniseffekte aus den diversen Sicherungsbeziehungen nachvollzogen. Mit unseren Spezialisten gemeinsam haben wir auch das eingerichtete interne Kontrollsystem der Gesellschaft im Bereich der derivativen Finanzinstrumente einschließlich der internen Überwachung der Einhaltung der Sicherungspolitik gewürdigt. Ferner haben wir bei der Prüfung der Bewertung der Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert auch die Berechnungsmethodiken auf Basis von Marktdaten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit wurden neben der Prüfung des eingerichteten internen Kontrollsystems Bankbestätigungen für abgeschlossene Sicherungsinstrumente eingeholt. Hinsichtlich der erwarteten Zahlungsströme und der Effektivitätsbeurteilung von Sicherungsgeschäften haben wir im Wesentlichen rückblickend die Sicherungsgrade in der Vergangenheit beurteilt.

Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften sind in den Abschnitten „Finanzinstrumente“ und „Zusätzliche Erläuterungen“ des Konzernanhangs enthalten.

**// SONSTIGE INFORMATIONEN**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden von uns vor Datum dieses Bestätigungsvermerks erlangten nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- > die in Abschnitt „Corporate Governance Bericht“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- > den Corporate Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex (Abschnitt „Corporate Governance“)

Der Geschäftsbericht und der Jahresfinanzbericht werden uns voraussichtlich nach dem Datum des Bestätigungsvermerks zur Verfügung gestellt.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungs-schlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- > wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- > anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

**// VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DEN KONZERNLAGEBERICHT**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

**// VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit

§ 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- > identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- > gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystems und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- > beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- > ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit auf-

werfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- > beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- > holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- > beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- > führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

München, den 12. Februar 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Frank Hübner  
Wirtschaftsprüfer

Jürgen Schumann  
Wirtschaftsprüfer

### ***/ SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN***

#### ***// ÜBRIGE ANGABEN GEMÄSS ARTIKEL 10 EU-APRVO***

Wir wurden von der Hauptversammlung am 18. Mai 2017 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 18. Mai 2017 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1970 als Konzernabschlussprüfer der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

#### ***/ VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER***

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Jürgen Schumann.“

# VERBRAUCHS- UND EMISSIONSANGABEN

Stand: Januar 2018

(Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.)

Modell	Räder (Zoll)	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienzklasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
<b>Audi A1</b>									
A1 1.0 TFSI ultra	15, 16	60	5-Gang	Super	5,0	3,7	4,2	97	A
A1 1.0 TFSI ultra	17, 18	60	5-Gang	Super	5,2	3,9	4,4	102	B
A1 1.0 TFSI ultra	15, 16	70	5-Gang	Super	5,0	3,7	4,2	97	A
A1 1.0 TFSI ultra	17, 18	70	5-Gang	Super	5,2	3,9	4,4	102	B
A1 1.0 TFSI ultra	15, 16	70	S tronic, 7-Gang	Super	5,4	3,8	4,4	102	B
A1 1.0 TFSI ultra	17, 18	70	S tronic, 7-Gang	Super	5,6	4,0	4,6	107	B
A1 1.4 TFSI	15, 16	92	6-Gang	Super	6,4	4,1	4,9	115	C
A1 1.4 TFSI	17, 18	92	6-Gang	Super	6,6	4,3	5,1	120	C
A1 1.4 TFSI	15, 16	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,2	4,2	4,9	112	B
A1 1.4 TFSI	17, 18	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,3	4,4	5,1	117	C
A1 1.4 TFSI cod	16	110	S tronic, 7-Gang	Super	5,8	4,1	4,7	109	B
A1 1.4 TFSI cod	17, 18	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,1	4,4	5,0	116	B
A1 1.8 TFSI	16	141	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	4,7	5,6	129	C
A1 1.8 TFSI	17, 18	141	S tronic, 7-Gang	Super	7,4	4,9	5,8	134	C
S1 2.0 TFSI quattro	17	170	6-Gang	Super	9,1	5,8	7,0	162	E
S1 2.0 TFSI quattro	18	170	6-Gang	Super	9,2	5,9	7,1	166	E
A1 1.4 TDI	15, 16	66	5-Gang	Diesel	4,4	3,5	3,8	99	A
A1 1.4 TDI	18	66	5-Gang	Diesel	4,5	3,7	4,0	104	B
A1 1.4 TDI	15, 16	66	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,5	3,7	4,0	104	B
A1 1.4 TDI	18	66	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,6	3,8	4,1	109	B
A1 1.6 TDI	15, 16	85	5-Gang	Diesel	4,6	3,3	3,8	99	A
A1 1.6 TDI	18	85	5-Gang	Diesel	4,8	3,5	4,0	104	A
A1 1.6 TDI	15, 16	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,4	3,4	3,8	99	A
A1 1.6 TDI	17, 18	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,6	3,6	4,0	106	A
<b>Audi A1 Sportback</b>									
A1 Sportback 1.0 TFSI ultra	15, 16	60	5-Gang	Super	5,0	3,7	4,2	97	A
A1 Sportback 1.0 TFSI ultra	17, 18	60	5-Gang	Super	5,2	3,9	4,4	102	B
A1 Sportback 1.0 TFSI ultra	15, 16	70	5-Gang	Super	5,0	3,7	4,2	97	A
A1 Sportback 1.0 TFSI ultra	17, 18	70	5-Gang	Super	5,2	3,9	4,4	102	B
A1 Sportback 1.0 TFSI ultra	15, 16	70	S tronic, 7-Gang	Super	5,4	3,8	4,4	102	B
A1 Sportback 1.0 TFSI ultra	17, 18	70	S tronic, 7-Gang	Super	5,6	4,0	4,6	107	B
A1 Sportback 1.4 TFSI	15, 16	92	6-Gang	Super	6,6	4,2	5,1	118	C
A1 Sportback 1.4 TFSI	17, 18	92	6-Gang	Super	6,7	4,4	5,2	123	C
A1 Sportback 1.4 TFSI	15, 16	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,2	4,2	4,9	112	B
A1 Sportback 1.4 TFSI	17, 18	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,3	4,4	5,1	117	B
A1 Sportback 1.4 TFSI cod	16	110	S tronic, 7-Gang	Super	5,8	4,1	4,7	109	B
A1 Sportback 1.4 TFSI cod	17, 18	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,1	4,4	5,0	116	B
A1 Sportback 1.8 TFSI	16	141	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	4,7	5,6	129	C
A1 Sportback 1.8 TFSI	17, 18	141	S tronic, 7-Gang	Super	7,4	4,9	5,8	134	C
S1 Sportback 2.0 TFSI quattro	17	170	6-Gang	Super	9,2	5,9	7,1	166	E
S1 Sportback 2.0 TFSI quattro	18	170	6-Gang	Super	9,3	6,0	7,2	168	E
A1 Sportback 1.4 TDI	15, 16	66	5-Gang	Diesel	4,5	3,6	3,9	102	A
A1 Sportback 1.4 TDI	18	66	5-Gang	Diesel	4,6	3,8	4,1	107	B
A1 Sportback 1.4 TDI	15, 16	66	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,5	3,7	4,0	104	A
A1 Sportback 1.4 TDI	18	66	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,6	3,8	4,1	109	B
A1 Sportback 1.6 TDI	15, 16	85	5-Gang	Diesel	4,6	3,3	3,8	99	A
A1 Sportback 1.6 TDI	18	85	5-Gang	Diesel	4,8	3,5	4,0	104	A

Modell	Räder (Zoll)	Leis- tung (kW)	Getriebe	Kraft- stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienz- klasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
A1 Sportback 1.6 TDI	15, 16	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,4	3,4	3,8	99	A
A1 Sportback 1.6 TDI	17, 18	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,6	3,6	4,0	106	A
<b>Audi TT Coupé</b>									
TT Coupé 1.8 TFSI	17	132	6-Gang	Super	7,4	4,9	5,8	134	C
TT Coupé 1.8 TFSI	17-20 <sup>1)</sup>	132	6-Gang	Super	7,6	5,1	6,0	138	D
TT Coupé 1.8 TFSI	17	132	S tronic, 7-Gang	Super	7,0	4,9	5,7	129	C
TT Coupé 1.8 TFSI	17-20 <sup>1)</sup>	132	S tronic, 7-Gang	Super	7,2	5,1	5,9	133	C
TT Coupé 2.0 TFSI	17	169	6-Gang	Super	7,3	5,0	5,9	137	C
TT Coupé 2.0 TFSI	17-20 <sup>1)</sup>	169	6-Gang	Super	7,5	5,2	6,1	141	D
TT Coupé 2.0 TFSI	17	169	S tronic, 6-Gang	Super	8,2	5,2	6,3	146	D
TT Coupé 2.0 TFSI	17-20 <sup>1)</sup>	169	S tronic, 6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	150	D
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	17	169	S tronic, 6-Gang	Super	8,3	5,4	6,4	149	D
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	17-20 <sup>1)</sup>	169	S tronic, 6-Gang	Super	8,5	5,6	6,6	153	D
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	18	228	6-Gang	Super	9,2	5,9	7,1	164	D
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	19, 20	228	6-Gang	Super	9,4	6,1	7,3	168	E
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	18	228	S tronic, 6-Gang	Super	8,2	5,8	6,7	155	D
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	19, 20	228	S tronic, 6-Gang	Super	8,4	6,0	6,9	159	D
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	19	294	S tronic, 7-Gang	Super Plus	11,3	6,4	8,2	187	F
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	20	294	S tronic, 7-Gang	Super Plus	11,4	6,6	8,4	192	F
TT Coupé 2.0 TDI ultra	17	135	6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,6	122	B
TT Coupé 2.0 TDI ultra	17-20 <sup>1)</sup>	135	6-Gang	Diesel	5,5	4,2	4,7	124	B
TT Coupé 2.0 TDI quattro	17	135	S tronic, 6-Gang	Diesel	6,1	4,7	5,2	137	C
TT Coupé 2.0 TDI quattro	17-20 <sup>1)</sup>	135	S tronic, 6-Gang	Diesel	6,2	4,9	5,4	142	C
<b>Audi TT Roadster</b>									
TT Roadster 1.8 TFSI	17	132	6-Gang	Super	7,5	5,0	5,9	138	C
TT Roadster 1.8 TFSI	17-20 <sup>1)</sup>	132	6-Gang	Super	7,7	5,2	6,1	142	C
TT Roadster 1.8 TFSI	17	132	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	5,0	5,8	132	C
TT Roadster 1.8 TFSI	17-20 <sup>1)</sup>	132	S tronic, 7-Gang	Super	7,3	5,2	6,0	136	C
TT Roadster 2.0 TFSI	17	169	6-Gang	Super	7,5	5,2	6,0	140	C
TT Roadster 2.0 TFSI	17-20 <sup>1)</sup>	169	6-Gang	Super	7,7	5,4	6,2	144	C
TT Roadster 2.0 TFSI	17	169	S tronic, 6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	151	D
TT Roadster 2.0 TFSI	17-20 <sup>1)</sup>	169	S tronic, 6-Gang	Super	8,6	5,6	6,7	155	D
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	17	169	S tronic, 6-Gang	Super	8,5	5,6	6,7	154	D
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	17-20 <sup>1)</sup>	169	S tronic, 6-Gang	Super	8,7	5,8	6,9	158	D
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	18	228	6-Gang	Super	9,3	6,1	7,3	169	D
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	19, 20	228	6-Gang	Super	9,5	6,3	7,5	173	E
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	18	228	S tronic, 6-Gang	Super	8,4	6,0	6,9	159	D
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	19, 20	228	S tronic, 6-Gang	Super	8,6	6,2	7,1	163	D
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	19	294	S tronic, 7-Gang	Super Plus	11,3	6,5	8,3	189	E
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	20	294	S tronic, 7-Gang	Super Plus	11,4	6,8	8,5	194	E
TT Roadster 2.0 TDI ultra	17	135	6-Gang	Diesel	5,5	4,2	4,7	126	B
TT Roadster 2.0 TDI ultra	17-20 <sup>1)</sup>	135	6-Gang	Diesel	5,6	4,3	4,8	129	B
TT Roadster 2.0 TDI quattro	17	135	S tronic, 6-Gang	Diesel	6,3	4,9	5,4	142	C
TT Roadster 2.0 TDI quattro	17-20 <sup>1)</sup>	135	S tronic, 6-Gang	Diesel	6,4	5,1	5,6	147	C
<b>Audi A3 Sportback</b>									
A3 Sportback 1.0 TFSI	16 <sup>4)</sup>	85	6-Gang	Super	5,5	3,9	4,5	104	A
A3 Sportback 1.0 TFSI	16-18	85	6-Gang	Super	5,8	4,2	4,8	110	B
A3 Sportback 1.0 TFSI	16 <sup>4)</sup>	85	S tronic, 7-Gang	Super	5,4	4,0	4,5	104	A
A3 Sportback 1.0 TFSI	16-18	85	S tronic, 7-Gang	Super	5,7	4,3	4,8	110	B
A3 Sportback 1.5 TFSI cod	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Super	6,3	4,3	5,0	114	B
A3 Sportback 1.5 TFSI cod	16-19	110	6-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	120	B
A3 Sportback 1.5 TFSI cod	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,0	4,1	4,8	110	A
A3 Sportback 1.5 TFSI cod	16-19	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,2	4,4	5,1	116	B

Modell	Räder (Zoll)	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienzklasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
A3 Sportback 2.0 TFSI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,2	4,9	5,8	133	B
A3 Sportback 2.0 TFSI quattro	17-19 <sup>3)</sup>	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,4	5,1	6,0	137	C
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron	16 <sup>4)</sup>	81	6-Gang	Super	6,9	4,3	5,2	121	B
				Erdgas	4,4 kg	2,8 kg	3,4 kg	92	A+
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron	16-18	81	6-Gang	Super	7,2	4,6	5,5	128	C
				Erdgas	4,6 kg	3,0 kg	3,6 kg	98	A+
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron	16 <sup>4)</sup>	81	S tronic, 7-Gang	Super	6,3	4,4	5,1	117	B
				Erdgas	4,2 kg	2,7 kg	3,3 kg	89	A+
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron	16-18	81	S tronic, 7-Gang	Super	6,6	4,7	5,4	124	B
				Erdgas	4,3 kg	2,9 kg	3,5 kg	95	A+
A3 Sportback 1.4 TFSI e-tron	16	150 <sup>2)</sup>	S tronic, 6-Gang	Super Strom	-	-	1,6 11,4 kWh	36	A+
A3 Sportback 1.4 TFSI e-tron	17,18	150 <sup>2)</sup>	S tronic, 6-Gang	Super Strom	-	-	1,8 12,0 kWh	40	A+
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	18	228	6-Gang	Super Plus	9,1	5,8	7,0	162	D
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	19	228	6-Gang	Super Plus	9,2	5,9	7,1	163	D
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	18	228	S tronic, 7-Gang	Super Plus	8,2	5,5	6,5	149	C
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	19	228	S tronic, 7-Gang	Super Plus	8,3	5,6	6,6	152	C
RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro	19	294	S tronic, 7-Gang	Super Plus	11,3	6,6	8,3	189	E
RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro	19 <sup>5)</sup>	294	S tronic, 7-Gang	Super Plus	11,4	6,7	8,4	192	E
A3 Sportback 1.6 TDI	16 <sup>4)</sup>	85	6-Gang	Diesel	4,5	3,7	4,0	106	A
A3 Sportback 1.6 TDI	17, 18 <sup>3)</sup>	85	6-Gang	Diesel	4,7	3,9	4,2	111	A
A3 Sportback 1.6 TDI	16 <sup>4)</sup>	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,1	3,7	3,9	103	A
A3 Sportback 1.6 TDI	17, 18 <sup>3)</sup>	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,4	4,0	4,1	109	A
A3 Sportback 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Diesel	5,1	3,7	4,2	109	A
A3 Sportback 2.0 TDI	16-19	110	6-Gang	Diesel	5,3	3,9	4,4	114	A
A3 Sportback 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,3	112	A
A3 Sportback 2.0 TDI	16-19	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,1	4,6	119	B
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Diesel	5,6	4,2	4,7	124	B
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	16-19	110	6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	129	B
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	17	135	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,6	4,6	4,9	129	B
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	17-19 <sup>3)</sup>	135	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,7	4,7	5,1	133	B
<b>Audi A3 Limousine</b>									
A3 Limousine 1.0 TFSI	16 <sup>4)</sup>	85	6-Gang	Super	5,5	3,8	4,4	103	A
A3 Limousine 1.0 TFSI	16-18	85	6-Gang	Super	5,8	4,1	4,7	109	B
A3 Limousine 1.0 TFSI	16 <sup>4)</sup>	85	S tronic, 7-Gang	Super	5,4	3,9	4,4	103	A
A3 Limousine 1.0 TFSI	16-18	85	S tronic, 7-Gang	Super	5,6	4,2	4,7	109	A
A3 Limousine 1.5 TFSI cod	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Super	6,3	4,2	5,0	113	B
A3 Limousine 1.5 TFSI cod	16-19	110	6-Gang	Super	6,4	4,5	5,2	119	B
A3 Limousine 1.5 TFSI cod	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,0	4,0	4,8	109	A
A3 Limousine 1.5 TFSI cod	16-19	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,2	4,3	5,1	115	B
A3 Limousine 2.0 TFSI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,2	4,8	5,7	132	B
A3 Limousine 2.0 TFSI quattro	17-19 <sup>3)</sup>	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,4	5,0	5,9	136	B
S3 Limousine 2.0 TFSI quattro	18	228	6-Gang	Super Plus	9,1	5,8	7,0	162	D
S3 Limousine 2.0 TFSI quattro	19	228	6-Gang	Super Plus	9,2	5,9	7,1	163	D
S3 Limousine 2.0 TFSI quattro	18	228	S tronic, 7-Gang	Super Plus	8,2	5,4	6,4	148	C
S3 Limousine 2.0 TFSI quattro	19	228	S tronic, 7-Gang	Super Plus	8,3	5,5	6,5	151	C
RS 3 Limousine 2.5 TFSI quattro	19	294	S tronic, 7-Gang	Super Plus	11,3	6,5	8,3	188	E
RS 3 Limousine 2.5 TFSI quattro	19 <sup>5)</sup>	294	S tronic, 7-Gang	Super Plus	11,4	6,6	8,4	191	E
A3 Limousine 1.6 TDI	16 <sup>4)</sup>	85	6-Gang	Diesel	4,5	3,6	4,0	104	A
A3 Limousine 1.6 TDI	17, 18 <sup>3)</sup>	85	6-Gang	Diesel	4,7	3,8	4,2	110	A
A3 Limousine 1.6 TDI	16 <sup>4)</sup>	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,1	3,7	3,9	102	A
A3 Limousine 1.6 TDI	17, 18 <sup>3)</sup>	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,4	4,0	4,1	108	A

Modell	Räder (Zoll)	Leis- tung (kW)	Getriebe	Kraft- stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienz- klasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
A3 Limousine 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Diesel	5,0	3,6	4,1	108	A
A3 Limousine 2.0 TDI	16-19	110	6-Gang	Diesel	5,2	3,8	4,3	113	A
A3 Limousine 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,3	111	A
A3 Limousine 2.0 TDI	16-19	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,1	4,6	118	A
A3 Limousine 2.0 TDI quattro	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Diesel	5,6	4,2	4,7	124	B
A3 Limousine 2.0 TDI quattro	16-19	110	6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	129	B
A3 Limousine 2.0 TDI quattro	17	135	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,6	4,5	4,9	129	B
A3 Limousine 2.0 TDI quattro	17-19 <sup>3)</sup>	135	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,7	4,7	5,1	133	B
<b>Audi A3 Cabriolet</b>									
A3 Cabriolet 1.4 TFSI	16 <sup>4)</sup>	85	6-Gang	Super	6,9	4,4	5,3	120	B
A3 Cabriolet 1.4 TFSI	16-19	85	6-Gang	Super	7,1	4,7	5,6	126	B
A3 Cabriolet 1.4 TFSI	16 <sup>4)</sup>	85	S tronic, 7-Gang	Super	6,3	4,4	5,1	116	A
A3 Cabriolet 1.4 TFSI	16-19	85	S tronic, 7-Gang	Super	6,6	4,7	5,4	123	B
A3 Cabriolet 1.5 TFSI cod	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Super	6,4	4,4	5,2	118	A
A3 Cabriolet 1.5 TFSI cod	16-19	110	6-Gang	Super	6,6	4,7	5,4	124	B
A3 Cabriolet 1.5 TFSI cod	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,2	4,3	5,0	114	A
A3 Cabriolet 1.5 TFSI cod	16-19	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,4	4,6	5,3	120	A
A3 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,6	5,2	6,1	139	B
A3 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	17-19 <sup>3)</sup>	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,8	5,4	6,3	144	B
S3 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	18	228	S tronic, 7-Gang	Super Plus	8,4	5,7	6,7	153	B
S3 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	19	228	S tronic, 7-Gang	Super Plus	8,5	5,8	6,8	156	C
A3 Cabriolet 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Diesel	5,2	3,8	4,3	113	A
A3 Cabriolet 2.0 TDI	16-19	110	6-Gang	Diesel	5,4	4,0	4,5	118	A
A3 Cabriolet 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,0	4,4	115	A
A3 Cabriolet 2.0 TDI	16-19	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,4	4,3	4,7	122	A
A3 Cabriolet 2.0 TDI quattro	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Diesel	5,7	4,3	4,8	127	A
A3 Cabriolet 2.0 TDI quattro	16-19	110	6-Gang	Diesel	5,9	4,5	5,0	132	B
A3 Cabriolet 2.0 TDI quattro	17	135	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,8	4,7	5,1	134	A
A3 Cabriolet 2.0 TDI quattro	17-19 <sup>3)</sup>	135	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,0	4,9	5,3	138	B
<b>Audi A4 Limousine</b>									
A4 Limousine 1.4 TFSI	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Super	6,6	4,3	5,1	119	B
A4 Limousine 1.4 TFSI	16-19	110	6-Gang	Super	7,0	4,8	5,5	131	B
A4 Limousine 1.4 TFSI	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,4	4,1	4,9	114	A
A4 Limousine 1.4 TFSI	16-19	110	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	4,7	5,6	129	B
A4 Limousine 2.0 TFSI ultra	16	140	6-Gang	Super	7,3	4,4	5,5	124	B
A4 Limousine 2.0 TFSI ultra	19	140	6-Gang	Super	7,5	4,8	5,8	131	B
A4 Limousine 2.0 TFSI ultra	16	140	S tronic, 7-Gang	Super	6,7	4,2	5,1	115	A
A4 Limousine 2.0 TFSI ultra	19	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,0	4,7	5,6	126	B
A4 Limousine 2.0 TFSI	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,4	4,9	5,8	132	B
A4 Limousine 2.0 TFSI	19	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,5	5,2	6,0	137	B
A4 Limousine 2.0 TFSI quattro	17	185	6-Gang	Super	8,1	5,3	6,3	143	B
A4 Limousine 2.0 TFSI quattro	19	185	6-Gang	Super	8,3	5,5	6,5	149	C
A4 Limousine 2.0 TFSI quattro	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,8	5,4	6,3	142	B
A4 Limousine 2.0 TFSI quattro	19	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,9	5,6	6,5	146	B
S4 Limousine 3.0 TFSI quattro	18	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,1	6,0	7,5	170	C
S4 Limousine 3.0 TFSI quattro	19	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,2	6,3	7,7	174	D
A4 Limousine 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	90	6-Gang	Diesel	4,4	3,3	3,7	97	A+
A4 Limousine 2.0 TDI	16-19	90	6-Gang	Diesel	4,9	3,8	4,2	110	A
A4 Limousine 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	90	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,7	3,5	3,9	101	A+
A4 Limousine 2.0 TDI	16-19	90	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	3,9	4,3	112	A
A4 Limousine 2.0 TDI	16	110	6-Gang	Diesel	4,6	3,4	3,8	99	A+
A4 Limousine 2.0 TDI	17-19	110	6-Gang	Diesel	5,0	3,9	4,2	111	A
A4 Limousine 2.0 TDI ultra	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Diesel	4,4	3,3	3,7	95	A+

## VERBRAUCHS- UND EMISSIONSANGABEN

Modell	Räder (Zoll)	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienz- klasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
A4 Limousine 2.0 TDI ultra	17 <sup>6)</sup>	110	6-Gang	Diesel	4,5	3,4	3,8	99	A+
A4 Limousine 2.0 TDI	16	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	3,6	4,0	104	A+
A4 Limousine 2.0 TDI	17-19	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	3,9	4,3	112	A
A4 Limousine 2.0 TDI ultra	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,6	3,4	3,8	99	A+
A4 Limousine 2.0 TDI ultra	17 <sup>6)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,7	3,5	3,9	101	A+
A4 Limousine 2.0 TDI quattro	16	110	6-Gang	Diesel	5,0	3,7	4,2	109	A+
A4 Limousine 2.0 TDI quattro	17-19	110	6-Gang	Diesel	5,1	3,9	4,3	113	A+
A4 Limousine 2.0 TDI ultra	16	140	6-Gang	Diesel	4,7	3,4	3,8	99	A+
A4 Limousine 2.0 TDI ultra	17	140	6-Gang	Diesel	4,8	3,5	3,9	102	A+
A4 Limousine 2.0 TDI	17	140	6-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,3	111	A
A4 Limousine 2.0 TDI	18, 19	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,5	118	A
A4 Limousine 2.0 TDI quattro	17	140	6-Gang	Diesel	5,3	4,0	4,5	116	A
A4 Limousine 2.0 TDI quattro	18, 19	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,2	4,6	119	A
A4 Limousine 2.0 TDI	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	3,7	4,1	107	A+
A4 Limousine 2.0 TDI	18, 19	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	3,9	4,3	113	A
A4 Limousine 2.0 TDI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	4,0	4,4	114	A+
A4 Limousine 2.0 TDI quattro	18, 19	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,3	4,6	121	A
A4 Limousine 3.0 TDI	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	4,0	4,2	109	A+
A4 Limousine 3.0 TDI	18, 19	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,3	4,5	117	A
A4 Limousine 3.0 TDI quattro	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,4	4,6	119	A+
A4 Limousine 3.0 TDI quattro	18, 19	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	4,7	4,8	127	A
A4 Limousine 3.0 TDI quattro	17	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	5,6	4,8	5,1	133	A
A4 Limousine 3.0 TDI quattro	18, 19	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	5,8	5,1	5,4	141	B
<b>Audi A4 Avant</b>									
A4 Avant 1.4 TFSI	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Super	6,8	4,5	5,3	124	B
A4 Avant 1.4 TFSI	16-19	110	6-Gang	Super	7,3	5,0	5,8	139	C
A4 Avant 1.4 TFSI	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,7	4,3	5,2	119	A
A4 Avant 1.4 TFSI	16-19	110	S tronic, 7-Gang	Super	7,2	4,8	5,7	131	B
A4 Avant 2.0 TFSI ultra	16	140	6-Gang	Super	7,5	4,6	5,6	128	B
A4 Avant 2.0 TFSI ultra	19	140	6-Gang	Super	7,6	5,0	5,9	135	B
A4 Avant 2.0 TFSI ultra	16	140	S tronic, 7-Gang	Super	6,8	4,4	5,3	119	A
A4 Avant 2.0 TFSI ultra	19	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,2	5,0	5,8	131	B
A4 Avant 2.0 TFSI	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,5	5,1	6,0	135	B
A4 Avant 2.0 TFSI	18	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,6	5,3	6,1	138	B
A4 Avant 2.0 TFSI	19	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,5	5,3	6,1	139	B
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	17	185	6-Gang	Super	8,3	5,4	6,5	147	B
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	19	185	6-Gang	Super	8,5	5,7	6,7	153	C
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,9	5,6	6,5	146	B
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	19	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,0	5,8	6,6	150	C
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	18	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,2	6,3	7,7	175	D
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	19	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,3	6,5	7,9	179	D
RS 4 Avant 2.9 TFSI quattro	19	331	tiptronic, 8-stufig	Super Plus	11,5	7,2	8,8	199	E
RS 4 Avant 2.9 TFSI quattro	20	331	tiptronic, 8-stufig	Super Plus	11,6	7,2	8,8	200	E
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron	16	125	6-Gang	Super	8,0	4,9	6,0	136	B
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron				Erdgas	5,4 kg	3,2 kg	4,0 kg	109	A+
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron	19	125	6-Gang	Super	8,3	5,4	6,5	147	B
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron				Erdgas	5,6 kg	3,5 kg	4,3 kg	117	A
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron	16	125	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	4,6	5,5	126	A
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron				Erdgas	5,0 kg	3,1 kg	3,8 kg	102	A+
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron	19	125	S tronic, 7-Gang	Super	7,5	5,2	6,0	137	B
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron				Erdgas	5,2 kg	3,5 kg	4,1 kg	111	A+
A4 Avant 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	90	6-Gang	Diesel	4,6	3,5	3,9	102	A+
A4 Avant 2.0 TDI	16-19	90	6-Gang	Diesel	5,0	4,0	4,3	115	A

Modell	Räder (Zoll)	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienzklasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
A4 Avant 2.0 TDI	16 <sup>4)</sup>	90	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	3,6	4,0	104	A+
A4 Avant 2.0 TDI	16-19	90	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,0	4,4	115	A
A4 Avant 2.0 TDI	16	110	6-Gang	Diesel	4,8	3,6	4,0	104	A+
A4 Avant 2.0 TDI	17-19	110	6-Gang	Diesel	5,1	4,0	4,3	116	A
A4 Avant 2.0 TDI ultra	16 <sup>4)</sup>	110	6-Gang	Diesel	4,5	3,4	3,8	99	A+
A4 Avant 2.0 TDI ultra	17 <sup>6)</sup>	110	6-Gang	Diesel	4,7	3,6	4,0	104	A+
A4 Avant 2.0 TDI ultra	16 <sup>4)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,7	3,5	3,9	102	A+
A4 Avant 2.0 TDI ultra	17 <sup>6)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	3,6	4,0	104	A+
A4 Avant 2.0 TDI	16	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,7	4,1	106	A+
A4 Avant 2.0 TDI	17-19	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,0	4,4	115	A
A4 Avant 2.0 TDI quattro	16	110	6-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,3	112	A+
A4 Avant 2.0 TDI quattro	17-19	110	6-Gang	Diesel	5,3	4,1	4,5	118	A
A4 Avant 2.0 TDI ultra	16 <sup>4)</sup>	140	6-Gang	Diesel	4,9	3,6	4,0	104	A+
A4 Avant 2.0 TDI ultra	17 <sup>6)</sup>	140	6-Gang	Diesel	5,0	3,7	4,1	106	A+
A4 Avant 2.0 TDI	17	140	6-Gang	Diesel	5,1	3,9	4,4	114	A
A4 Avant 2.0 TDI	18, 19	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,6	121	A
A4 Avant 2.0 TDI quattro	17	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,6	119	A
A4 Avant 2.0 TDI quattro	18, 19	140	6-Gang	Diesel	5,6	4,3	4,8	124	A
A4 Avant 2.0 TDI	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,8	4,2	109	A+
A4 Avant 2.0 TDI	18, 19	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,1	4,4	116	A
A4 Avant 2.0 TDI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,1	4,5	116	A+
A4 Avant 2.0 TDI quattro	18, 19	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,4	4,4	4,7	123	A
A4 Avant 3.0 TDI	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,1	4,4	114	A+
A4 Avant 3.0 TDI	18, 19	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,5	4,6	121	A
A4 Avant 3.0 TDI quattro	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,4	4,7	123	A
A4 Avant 3.0 TDI quattro	18, 19	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,8	4,9	129	A
A4 Avant 3.0 TDI quattro	17	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	5,8	5,0	5,3	138	A
A4 Avant 3.0 TDI quattro	18, 19	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,0	5,4	5,6	146	B
<b>Audi A4 allroad quattro</b>									
A4 allroad quattro 2.0 TFSI quattro	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,9	5,7	6,5	148	B
A4 allroad quattro 2.0 TFSI quattro	19	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,1	6,0	6,8	154	C
A4 allroad quattro 2.0 TDI quattro	17	110	6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	127	A
A4 allroad quattro 2.0 TDI quattro	18, 19	110	6-Gang	Diesel	5,9	4,6	5,1	133	A
A4 allroad quattro 2.0 TDI quattro	17	120	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,5	4,6	4,9	128	A
A4 allroad quattro 2.0 TDI quattro	18, 19	120	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,7	4,8	5,1	134	A
A4 allroad quattro 2.0 TDI quattro	17	140	6-Gang	Diesel	5,8	4,5	5,0	130	A
A4 allroad quattro 2.0 TDI quattro	18, 19	140	6-Gang	Diesel	6,0	4,8	5,2	136	B
A4 allroad quattro 2.0 TDI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,5	4,6	4,9	128	A
A4 allroad quattro 2.0 TDI quattro	18, 19	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,7	4,8	5,1	134	A
A4 allroad quattro 3.0 TDI quattro	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,4	5,0	5,1	137	A
A4 allroad quattro 3.0 TDI quattro	18, 19	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,6	5,2	5,3	143	B
A4 allroad quattro 3.0 TDI quattro	17	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	5,9	5,2	5,5	143	A
A4 allroad quattro 3.0 TDI quattro	18, 19	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,1	5,5	5,7	150	B

Modell	Räder (Zoll)	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienz- klasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
<b>Audi A5 Sportback</b>									
A5 Sportback 2.0 TFSI	17	140	6-Gang	Super	7,6	4,8	5,8	131	B
A5 Sportback 2.0 TFSI	20	140	6-Gang	Super	7,6	4,9	5,9	133	B
A5 Sportback 2.0 TFSI	17	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	4,6	5,5	124	A
A5 Sportback 2.0 TFSI	20	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	4,8	5,7	129	B
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	17	185	6-Gang	Super	8,1	5,2	6,3	143	B
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	20	185	6-Gang	Super	8,3	5,5	6,5	149	C
A5 Sportback 2.0 TFSI	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,5	4,9	5,8	132	B
A5 Sportback 2.0 TFSI	20	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,6	5,2	6,1	137	B
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,9	5,5	6,4	144	B
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	20	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,0	5,7	6,5	148	B
S5 Sportback 3.0 TFSI quattro	18	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,1	6,0	7,5	170	C
S5 Sportback 3.0 TFSI quattro	20	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,2	6,2	7,7	174	D
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron	17 <sup>4)</sup>	125	6-Gang	Super	7,8	4,8	5,9	135	B
				Erdgas	5,4 kg	3,1 kg	4,0 kg	108	A+
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron	19	125	6-Gang	Super	8,1	5,2	6,3	143	B
				Erdgas	5,5 kg	3,4 kg	4,2 kg	114	A+
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron	17 <sup>4)</sup>	125	S tronic, 7-Gang	Super	7,2	4,6	5,6	126	A
				Erdgas	5,0 kg	3,1 kg	3,8 kg	102	A+
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron	19	125	S tronic, 7-Gang	Super	7,4	5,1	6,0	135	B
				Erdgas	5,2 kg	3,4 kg	4,1 kg	110	A+
A5 Sportback 2.0 TDI	17	110	6-Gang	Diesel	5,0	3,8	4,2	109	A+
A5 Sportback 2.0 TDI	20	110	6-Gang	Diesel	5,0	3,9	4,3	112	A
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	17	110	6-Gang	Diesel	5,2	3,9	4,4	114	A+
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	20	110	6-Gang	Diesel	5,3	4,2	4,6	120	A
A5 Sportback 2.0 TDI	17	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,8	4,2	110	A+
A5 Sportback 2.0 TDI	20	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,0	4,4	115	A
A5 Sportback 2.0 TDI ultra	17 <sup>4)</sup>	140	6-Gang	Diesel	5,0	3,7	4,1	108	A+
A5 Sportback 2.0 TDI ultra	18	140	6-Gang	Diesel	5,1	3,9	4,3	113	A
A5 Sportback 2.0 TDI	17	140	6-Gang	Diesel	5,2	3,8	4,4	114	A
A5 Sportback 2.0 TDI	20	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,6	120	A
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	17	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,6	119	A
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	20	140	6-Gang	Diesel	5,5	4,4	4,8	125	A
A5 Sportback 2.0 TDI ultra	17 <sup>4)</sup>	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	3,7	4,1	106	A+
A5 Sportback 2.0 TDI ultra	18	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,0	4,3	112	A+
A5 Sportback 2.0 TDI	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,8	4,2	109	A+
A5 Sportback 2.0 TDI	20	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,1	4,4	115	A
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,1	4,5	117	A+
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	20	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,4	4,7	124	A
A5 Sportback 3.0 TDI	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,1	4,4	115	A+
A5 Sportback 3.0 TDI	20	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,3	4,5	118	A
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,3	4,6	119	A+
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	20	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	4,7	4,8	126	A
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	17	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,3	4,9	5,4	141	A
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	20	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,5	5,2	5,7	148	B
<b>Audi A5 Coupé</b>									
A5 Coupé 2.0 TFSI	17	140	6-Gang	Super	7,4	4,6	5,6	128	B
A5 Coupé 2.0 TFSI	20	140	6-Gang	Super	7,5	4,7	5,7	130	B
A5 Coupé 2.0 TFSI	17	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	4,6	5,5	124	A
A5 Coupé 2.0 TFSI	20	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,2	4,8	5,7	129	B
A5 Coupé 2.0 TFSI	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,4	4,9	5,8	131	B
A5 Coupé 2.0 TFSI	20	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,5	5,0	5,9	134	B
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	17	185	6-Gang	Super	8,1	5,2	6,3	142	B

Modell	Räder (Zoll)	Leis- tung (kW)	Getriebe	Kraft- stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienz- klasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	20	185	6-Gang	Super	8,3	5,5	6,5	148	C
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,8	5,3	6,2	141	B
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	20	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,9	5,5	6,4	145	B
S5 Coupé 3.0 TFSI quattro	18	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,1	6,0	7,5	170	D
S5 Coupé 3.0 TFSI quattro	20	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,2	6,2	7,7	174	D
RS 5 Coupé 2.9 TFSI quattro	19,20	331	tiptronic, 8-stufig	Super Plus	11,5	7,1	8,7	197	E
A5 Coupé 2.0 TDI	17	110	6-Gang	Diesel	4,8	3,7	4,1	106	A+
A5 Coupé 2.0 TDI	20	110	6-Gang	Diesel	4,9	3,8	4,2	109	A
A5 Coupé 2.0 TDI	17	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,8	4,2	109	A+
A5 Coupé 2.0 TDI	20	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,0	4,3	114	A
A5 Coupé 2.0 TDI ultra	17 <sup>4)</sup>	140	6-Gang	Diesel	5,0	3,7	4,1	106	A+
A5 Coupé 2.0 TDI ultra	18	140	6-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,2	111	A
A5 Coupé 2.0 TDI	17	140	6-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,3	111	A
A5 Coupé 2.0 TDI	20	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,6	119	A
A5 Coupé 2.0 TDI ultra	17 <sup>4)</sup>	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,7	3,6	4,0	105	A+
A5 Coupé 2.0 TDI ultra	18	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,8	4,2	111	A+
A5 Coupé 2.0 TDI	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	3,7	4,1	107	A+
A5 Coupé 2.0 TDI	20	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,1	4,4	115	A
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	17	140	6-Gang	Diesel	5,3	4,0	4,4	116	A
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	20	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,3	4,7	122	A
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	4,0	4,4	114	A+
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	20	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,4	4,7	124	A
A5 Coupé 3.0 TDI	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	3,9	4,3	111	A+
A5 Coupé 3.0 TDI	20	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,2	4,5	115	A
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,3	4,6	119	A
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	20	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,7	4,8	127	A
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	17	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,2	4,7	5,3	137	A
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	20	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,3	5,0	5,5	143	B
<b>Audi A5 Cabriolet</b>									
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	17	140	6-Gang	Super	7,7	4,9	5,9	135	A
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	20	140	6-Gang	Super	7,8	5,1	6,1	138	B
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	17	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,3	4,8	5,7	129	A
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	20	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,3	5,1	5,9	134	A
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,7	5,2	6,1	138	A
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	20	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,8	5,5	6,3	143	B
A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,1	5,7	6,6	149	B
A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	20	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,2	5,9	6,7	152	B
S5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	18	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,5	6,4	7,9	179	C
S5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	20	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,5	6,5	8,0	181	C
A5 Cabriolet 2.0 TDI	17	110	6-Gang	Diesel	5,1	4,0	4,4	114	A+
A5 Cabriolet 2.0 TDI	20	110	6-Gang	Diesel	5,1	4,1	4,5	117	A+
A5 Cabriolet 2.0 TDI	17	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,0	4,5	116	A+
A5 Cabriolet 2.0 TDI	20	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,3	4,6	122	A+
A5 Cabriolet 2.0 TDI	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,1	4,5	118	A+
A5 Cabriolet 2.0 TDI	20	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,4	4,7	124	A
A5 Cabriolet 2.0 TDI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,4	4,3	4,7	122	A+
A5 Cabriolet 2.0 TDI quattro	20	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,5	4,6	4,9	128	A
A5 Cabriolet 3.0 TDI	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	4,3	4,6	120	A+
A5 Cabriolet 3.0 TDI	20	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,2	4,5	4,8	124	A+
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	17	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,7	4,9	128	A+
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	20	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,6	5,0	5,2	137	A
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	17	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,6	5,1	5,7	148	A
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	20	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,8	5,4	5,9	154	B

## VERBRAUCHS- UND EMISSIONSANGABEN

Modell	Räder (Zoll)	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienz- klasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
<b>Audi A6 Limousine</b>									
A6 Limousine 1.8 TFSI ultra	17, 18	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	5,0	5,7	133	B
A6 Limousine 1.8 TFSI ultra	19, 20	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,2	5,2	5,9	138	B
A6 Limousine 2.0 TFSI	17, 18	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,4	5,1	5,9	137	B
A6 Limousine 2.0 TFSI	19, 20	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,5	5,3	6,1	142	B
A6 Limousine 2.0 TFSI quattro	17, 18	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,3	5,8	6,7	153	B
A6 Limousine 2.0 TFSI quattro	19, 20	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,4	6,0	6,9	158	C
S6 Limousine 4.0 TFSI quattro cod	19	331	S tronic, 7-Gang	Super	13,1	6,9	9,2	214	E
S6 Limousine 4.0 TFSI quattro cod	20, 21	331	S tronic, 7-Gang	Super	13,3	7,1	9,4	218	E
A6 Limousine 2.0 TDI ultra	17 <sup>7)</sup>	110	6-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,3	112	A+
A6 Limousine 2.0 TDI ultra	17-20	110	6-Gang	Diesel	5,3	4,0	4,5	119	A+
A6 Limousine 2.0 TDI ultra	17 <sup>7)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,7	3,9	4,2	109	A+
A6 Limousine 2.0 TDI ultra	17-20	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,1	4,4	116	A+
A6 Limousine 2.0 TDI ultra	17, 18	140	6-Gang	Diesel	5,2	3,9	4,4	114	A+
A6 Limousine 2.0 TDI ultra	19, 20	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,0	4,5	119	A+
A6 Limousine 2.0 TDI ultra	17 <sup>7)</sup>	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,7	3,9	4,2	109	A+
A6 Limousine 2.0 TDI ultra	17-20	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,1	4,4	116	A+
A6 Limousine 2.0 TDI quattro	17, 18	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,7	4,4	4,9	128	A
A6 Limousine 2.0 TDI quattro	19-21	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,8	4,6	5,0	133	A
A6 Limousine 3.0 TDI	17, 18	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,8	4,2	4,4	115	A+
A6 Limousine 3.0 TDI	19, 20	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,0	4,4	4,6	120	A+
A6 Limousine 3.0 TDI quattro	17, 18	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,0	4,9	5,3	138	A
A6 Limousine 3.0 TDI quattro	19-21	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,2	5,1	5,5	144	A
A6 Limousine 3.0 TDI quattro	17, 18	200	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,9	4,6	5,1	133	A
A6 Limousine 3.0 TDI quattro	19-21	200	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,0	4,8	5,2	138	A
A6 Limousine 3.0 TDI quattro	17, 18	235	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,3	5,3	6,0	159	B
A6 Limousine 3.0 TDI quattro	19-21	235	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,5	5,5	6,2	164	B
A6 Limousine 3.0 TDI competition quattro	17	240	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,3	5,3	6,0	159	B
A6 Limousine 3.0 TDI competition quattro	20, 21	240	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,5	5,5	6,2	164	B
<b>Audi A6 Avant</b>									
A6 Avant 1.8 TFSI ultra	17, 18	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,1	5,1	5,9	137	B
A6 Avant 1.8 TFSI ultra	19-21	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,2	5,3	6,0	142	B
A6 Avant 2.0 TFSI	17, 18	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,4	5,2	6,0	140	B
A6 Avant 2.0 TFSI	19, 20	185	S tronic, 7-Gang	Super	7,5	5,4	6,2	146	B
A6 Avant 2.0 TFSI quattro	17, 18	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,5	6,0	6,9	158	B
A6 Avant 2.0 TFSI quattro	19, 20	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,6	6,2	7,1	163	C
S6 Avant 4.0 TFSI quattro cod	19	331	S tronic, 7-Gang	Super	13,4	7,1	9,4	219	E
S6 Avant 4.0 TFSI quattro cod	20, 21	331	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	7,3	9,6	224	E
RS 6 Avant 4.0 TFSI quattro cod	20,21	412	tiptronic, 8-stufig	Super Plus	13,4	7,4	9,6	223	E
RS 6 Avant 4.0 TFSI performance quattro cod	20,21	445	tiptronic, 8-stufig	Super Plus	13,4	7,4	9,6	223	E
A6 Avant 2.0 TDI ultra	17 <sup>7)</sup>	110	6-Gang	Diesel	5,3	4,0	4,5	117	A+
A6 Avant 2.0 TDI ultra	17-20	110	6-Gang	Diesel	5,5	4,2	4,7	124	A
A6 Avant 2.0 TDI ultra	17 <sup>7)</sup>	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,1	4,4	114	A+
A6 Avant 2.0 TDI ultra	17-20	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	4,3	4,6	121	A+
A6 Avant 2.0 TDI ultra	17, 18	140	6-Gang	Diesel	5,4	4,0	4,6	119	A+
A6 Avant 2.0 TDI ultra	19, 20	140	6-Gang	Diesel	5,5	4,2	4,7	124	A
A6 Avant 2.0 TDI ultra	17 <sup>7)</sup>	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,1	4,4	114	A+
A6 Avant 2.0 TDI ultra	17-20	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	4,3	4,6	121	A+
A6 Avant 2.0 TDI quattro	17, 18	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,9	4,6	5,1	133	A

Modell	Räder (Zoll)	Leis- tung (kW)	Getriebe	Kraft- stoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienz- klasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
A6 Avant 2.0 TDI quattro	19-21	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,0	4,8	5,2	138	A
A6 Avant 3.0 TDI	17, 18	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	4,4	4,6	119	A+
A6 Avant 3.0 TDI	19, 20	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,1	4,6	4,8	124	A+
A6 Avant 3.0 TDI quattro	17, 18	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,1	5,2	5,5	144	A
A6 Avant 3.0 TDI quattro	19-21	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,3	5,4	5,7	149	A
A6 Avant 3.0 TDI quattro	17, 18	200	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,0	4,8	5,3	138	A
A6 Avant 3.0 TDI quattro	19-21	200	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,2	5,0	5,4	144	A
A6 Avant 3.0 TDI quattro	17, 18	235	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,5	5,5	6,2	164	B
A6 Avant 3.0 TDI quattro	19-21	235	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,7	5,7	6,4	169	B
A6 Avant 3.0 TDI competition quattro	17	240	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,5	5,5	6,2	164	B
A6 Avant 3.0 TDI competition quattro	20, 21	240	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,7	5,7	6,4	169	B
<b>Audi A6 allroad quattro</b>									
A6 allroad quattro 3.0 TDI quattro	18-20	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,5	5,6	6,0	155	B
A6 allroad quattro 3.0 TDI quattro	18-20	160	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,5	5,6	6,0	155	B
A6 allroad quattro 3.0 TDI quattro	18-20	200	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,4	5,2	5,6	149	A
A6 allroad quattro 3.0 TDI quattro	18-20	235	tiptronic, 8-stufig	Diesel	7,7	5,8	6,5	172	B
<b>Audi A7 Sportback</b>									
A7 Sportback 55 TFSI quattro	18	250	S tronic, 7-Gang	Super	9,1	5,4	6,8	154	B
A7 Sportback 55 TFSI quattro	21	250	S tronic, 7-Gang	Super	9,3	5,9	7,2	163	B
A7 Sportback 50 TDI quattro	18 <sup>4)</sup>	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,1	5,1	5,5	142	A
A7 Sportback 50 TDI quattro	20, 21	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,4	5,4	5,8	150	A
<b>Audi A8</b>									
A8 55 TFSI quattro	18	250	tiptronic, 8-stufig	Super	10,3	6,2	7,7	175	C
A8 55 TFSI quattro	20	250	tiptronic, 8-stufig	Super	10,5	6,5	8,0	182	C
A8 L 55 TFSI quattro	18	250	tiptronic, 8-stufig	Super	10,3	6,2	7,7	175	B
A8 L 55 TFSI quattro	20	250	tiptronic, 8-stufig	Super	10,5	6,5	8,0	182	C
A8 50 TDI quattro	18	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,3	5,1	5,6	145	A
A8 50 TDI quattro	20	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,5	5,5	5,8	152	A
A8 L 50 TDI quattro	18	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,3	5,2	5,6	146	A
A8 L 50 TDI quattro	20	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,4	5,5	5,8	152	A
<b>Audi Q2</b>									
Q2 1.0 TFSI ultra	16, 17	85	6-Gang	Super	6,2	4,5	5,1	117	B
Q2 1.0 TFSI ultra	19	85	6-Gang	Super	6,3	4,8	5,4	122	B
Q2 1.0 TFSI ultra	16, 17	85	S tronic, 7-Gang	Super	5,9	4,7	5,1	117	B
Q2 1.0 TFSI ultra	19	85	S tronic, 7-Gang	Super	6,1	5,0	5,4	123	B
Q2 1.4 TFSI cod	16, 17	110	6-Gang	Super	6,7	4,8	5,5	124	B
Q2 1.4 TFSI cod	19	110	6-Gang	Super	6,8	5,1	5,8	130	C
Q2 1.4 TFSI cod	16, 17	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,3	4,6	5,2	119	B
Q2 1.4 TFSI cod	19	110	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,9	5,5	125	B
Q2 2.0 TFSI quattro	16, 17	140	S tronic, 7-Gang	Super	7,9	5,1	6,1	139	B
Q2 2.0 TFSI quattro	19	140	S tronic, 7-Gang	Super	8,1	5,5	6,4	146	C
Q2 1.6 TDI	16, 17	85	6-Gang	Diesel	4,9	4,1	4,4	114	A
Q2 1.6 TDI	19	85	6-Gang	Diesel	5,0	4,4	4,6	120	B
Q2 1.6 TDI	16, 17	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,4	4,0	4,1	109	A
Q2 1.6 TDI	19	85	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,6	4,3	4,3	114	A
Q2 2.0 TDI quattro	16, 17	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,6	4,3	4,8	125	A
Q2 2.0 TDI quattro	19	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,8	4,6	5,0	131	B
Q2 2.0 TDI quattro	16, 17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,7	4,4	4,9	128	B
Q2 2.0 TDI quattro	19	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,9	4,6	5,1	134	B

Modell	Räder (Zoll)	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienz- klasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
<b>Audi Q3</b>									
Q3 1.4 TFSI	16, 17 <sup>4)</sup>	92	6-Gang	Super	7,1	5,0	5,8	133	B
Q3 1.4 TFSI	17-20	92	6-Gang	Super	7,4	5,3	6,1	141	C
Q3 1.4 TFSI cod ultra	16	110	6-Gang	Super	6,6	4,9	5,5	127	B
Q3 1.4 TFSI cod ultra	17-20	110	6-Gang	Super	6,8	5,2	5,8	134	B
Q3 1.4 TFSI cod	16	110	S tronic, 6-Gang	Super	7,1	5,1	5,8	135	B
Q3 1.4 TFSI cod	17-20	110	S tronic, 6-Gang	Super	7,4	5,5	6,2	143	C
Q3 2.0 TFSI quattro	16	132	S tronic, 7-Gang	Super	7,8	5,7	6,5	150	C
Q3 2.0 TFSI quattro	17-20	132	S tronic, 7-Gang	Super	8,4	6,3	7,0	161	C
Q3 2.0 TFSI quattro	17	162	S tronic, 7-Gang	Super	8,1	5,9	6,7	154	C
Q3 2.0 TFSI quattro	17-20 <sup>3)</sup>	162	S tronic, 7-Gang	Super	8,6	6,5	7,2	168	D
Q3 2.0 TDI	16	88	6-Gang	Diesel	5,2	4,1	4,5	117	A
Q3 2.0 TDI	17-20	88	6-Gang	Diesel	5,5	4,4	4,8	126	A
Q3 2.0 TDI	16	88	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,9	4,3	4,9	128	A
Q3 2.0 TDI	17-20	88	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,2	4,7	5,3	139	B
Q3 2.0 TDI ultra	16	110	6-Gang	Diesel	4,8	3,9	4,2	109	A+
Q3 2.0 TDI	16	110	6-Gang	Diesel	5,0	4,1	4,4	116	A
Q3 2.0 TDI	17-20	110	6-Gang	Diesel	5,3	4,4	4,7	124	A
Q3 2.0 TDI	16	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,9	4,3	4,9	128	A
Q3 2.0 TDI	17-20	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,2	4,7	5,3	139	B
Q3 2.0 TDI quattro	16	110	6-Gang	Diesel	5,6	4,5	4,9	127	A
Q3 2.0 TDI quattro	17-20	110	6-Gang	Diesel	6,0	4,8	5,2	138	B
Q3 2.0 TDI quattro	16	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,9	4,4	5,0	129	A
Q3 2.0 TDI quattro	17-20	110	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,3	4,8	5,3	140	B
Q3 2.0 TDI quattro	17	135	6-Gang	Diesel	6,4	4,6	5,3	138	B
Q3 2.0 TDI quattro	17-20 <sup>3)</sup>	135	6-Gang	Diesel	6,7	4,9	5,6	146	B
Q3 2.0 TDI quattro	17	135	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,3	4,5	5,2	136	A
Q3 2.0 TDI quattro	17-20 <sup>3)</sup>	135	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,6	4,9	5,5	144	B
<b>Audi Q5</b>									
Q5 2.0 TFSI quattro	17	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,3	5,9	6,8	154	B
Q5 2.0 TFSI quattro	21	185	S tronic, 7-Gang	Super	8,6	6,4	7,2	164	C
SQ5 3.0 TFSI quattro	20	260	tiptronic, 8-stufig	Super	10,8	6,8	8,3	189	C
SQ5 3.0 TFSI quattro	21	260	tiptronic, 8-stufig	Super	11,0	7,1	8,5	195	D
Q5 2.0 TDI	17	110	6-Gang	Diesel	5,2	4,0	4,5	117	A+
Q5 2.0 TDI	20	110	6-Gang	Diesel	5,5	4,4	4,8	127	A
Q5 2.0 TDI quattro	17	120	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,7	4,9	129	A
Q5 2.0 TDI quattro	21	120	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,6	5,1	5,3	138	A
Q5 2.0 TDI quattro	17	140	6-Gang	Diesel	6,0	4,6	5,1	133	A
Q5 2.0 TDI quattro	20	140	6-Gang	Diesel	6,1	4,9	5,3	139	A
Q5 2.0 TDI quattro	17	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,3	4,7	4,9	129	A
Q5 2.0 TDI quattro	21	140	S tronic, 7-Gang	Diesel	5,6	5,1	5,3	138	A
Q5 3.0 TDI quattro	17	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,4	5,3	5,7	149	A
Q5 3.0 TDI quattro	21	210	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,9	5,8	6,2	162	B
<b>Audi Q7</b>									
Q7 3.0 TDI ultra quattro 5 Sitze	18 <sup>8)</sup>	160	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,1	5,1	5,5	144	A
Q7 3.0 TDI ultra quattro 5 Sitze	21, 22	160	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,4	5,7	6,0	157	A
Q7 3.0 TDI ultra quattro 7 Sitze	18 <sup>8)</sup>	160	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,3	5,3	5,7	148	A
Q7 3.0 TDI ultra quattro 7 Sitze	21, 22	160	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,6	5,9	6,2	161	A

Modell	Räder (Zoll)	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100 km)			CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	Effizienzklasse
					innerorts	außerorts	kombiniert		
Q7 3.0 TDI e-tron quattro	19	275 <sup>2)</sup>	tiptronic, 8-stufig	Diesel Strom	-	-	1,8 18,1 kWh	48	A+
Q7 3.0 TDI e-tron quattro	20, 21	275 <sup>2)</sup>	tiptronic, 8-stufig	Diesel Strom	-	-	1,9 19,0 kWh	50	A+
Q7 3.0 TDI quattro 5 Sitze	18-20	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,3	5,6	5,9	154	A
Q7 3.0 TDI quattro 5 Sitze	21, 22	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,7	6,0	6,2	164	B
Q7 3.0 TDI quattro 7 Sitze	18-20	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,5	5,7	6,0	158	A
Q7 3.0 TDI quattro 7 Sitze	21, 22	200	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,8	6,1	6,4	168	B
SQ7 4.0 TDI quattro 5 Sitze	20	320	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,4	6,5	7,2	189	B
SQ7 4.0 TDI quattro 5 Sitze	21, 22	320	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,6	6,9	7,5	198	B
SQ7 4.0 TDI quattro 7 Sitze	20	320	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,4	6,5	7,2	190	B
SQ7 4.0 TDI quattro 7 Sitze	21, 22	320	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,7	6,9	7,6	199	B
<b>Audi R8 Coupé</b>									
R8 Coupé V10 5.2 FSI RWS	19,20	397	S tronic, 7-Gang	Super Plus	19,0	8,6	12,4	283	G
R8 Coupé V10 5.2 FSI quattro	19,20	397	S tronic, 7-Gang	Super Plus	19,2	8,8	12,6	287	G
R8 Coupé V10 Plus 5.2 FSI quattro	19,20	449	S tronic, 7-Gang	Super Plus	19,6	9,8	13,4	306	G
<b>Audi R8 Spyder</b>									
R8 Spyder V10 5.2 FSI RWS	19, 20	397	S tronic, 7-Gang	Super Plus	19,2	8,7	12,6	286	G
R8 Spyder V10 5.2 FSI quattro	19, 20	397	S tronic, 7-Gang	Super Plus	19,4	9,0	12,8	290	G
R8 Spyder V10 Plus 5.2 FSI quattro	19, 20	449	S tronic, 7-Gang	Super Plus	19,8	9,9	13,6	309	G
<b>Lamborghini Huracán Coupé</b>									
Huracán RWD Coupé	20	426	LDF, 7-Gang	Super Plus	21,0	10,4	14,3	327	G
Huracán Coupé	20	449	LDF, 7-Gang	Super Plus	20,9	10,8	14,5	330	G
Huracán Performante Coupé	20	470	LDF, 7-Gang	Super Plus	19,6	10,3	13,7	314	G
<b>Lamborghini Huracán Spyder</b>									
Huracán RWD Spyder	20	426	LDF, 7-Gang	Super Plus	21,2	10,6	14,5	332	G
Huracán Spyder	20	449	LDF, 7-Gang	Super Plus	20,6	11,1	14,6	333	G
Huracán Performante Spyder	20	470	LDF, 7-Gang	Super Plus	19,8	10,6	14,0	320	G
<b>Lamborghini Aventador</b>									
Aventador S Coupé	20,21	544	ISR, 7-Gang	Super Plus	26,2	11,6	16,9	394	G
Aventador S Roadster	20,21	544	ISR, 7-Gang	Super Plus	26,2	11,6	16,9	394	G
<b>Lamborghini Centenario</b>									
Centenario	20,21	566	ISR, 7-Gang	Super Plus	24,7	10,7	16,0	370	G
Centenario Roadster	20,21	566	ISR, 7-Gang	Super Plus	24,7	10,7	16,0	370	G
<b>Lamborghini Urus</b>									
Urus	21	478	Automatik, 8-Gang	Super Plus	16,7	9,7	12,3	279	G

- 1) Bestellschlüssel: COA
- 2) Gesamtleistung System (kurzzeitig)
- 3) Rad: 17" all season
- 4) Bestellschlüssel: Reifen rollwiderstandsoptimiert
- 5) Bestellschlüssel: 49F, U63, 49G, V56, 49U, C4L, 49V, U65
- 6) Bestellschlüssel: H3U Reifen rollwiderstandsoptimiert
- 7) Reifenfabrikat: Michelin
- 8) Bestellschlüssel: HOQ

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch“ 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.

Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs variieren aufgrund der Räder- beziehungsweise Reifenwahl und hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst.

# 10-JAHRES-ÜBERSICHT

		2008	2009	2010
<b>Produktion</b>				
Segment Automobile	Automobile <sup>2)</sup>	1.029.041	932.260	1.150.018
	Motoren	1.901.760	1.384.240	1.648.193
Segment Motorräder	Motorräder	-	-	-
<b>Auslieferungen an Kunden</b>				
Segment Automobile	Automobile	1.223.506	1.145.360	1.293.453
Marke Audi <sup>5)</sup>	Automobile	1.003.469	949.729	1.092.411
Marke Lamborghini	Automobile	2.430	1.515	1.302
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	Automobile	217.607	194.116	199.740
Segment Motorräder	Motorräder	-	-	-
Marke Ducati	Motorräder	-	-	-
<b>Belegschaft</b>	Durchschnitt	57.822	58.011	59.513
<b>Aus der Gewinn-und-Verlust-Rechnung</b>				
Umsatzerlöse	Mio. EUR	34.196	29.840	35.441
Materialaufwand	Mio. EUR	23.430	18.512	21.802
Personalaufwand	Mio. EUR	3.709	3.519	4.274
Personalaufwand je Mitarbeiter <sup>6)</sup>	EUR	64.467	60.964	72.172
Abschreibungen	Mio. EUR	1.908	1.775	2.170
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	2.772	1.604	3.340
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	3.177	1.928	3.634
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	2.207	1.347	2.630
<b>Aus der Bilanz (31.12.)</b>				
Langfristige Vermögenswerte	Mio. EUR	9.537	9.637	10.584
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio. EUR	16.519	16.913	20.188
Eigenkapital	Mio. EUR	10.328	10.632	11.310
Fremdkapital	Mio. EUR	15.728	15.918	19.462
Bilanzsumme	Mio. EUR	26.056	26.550	30.772
<b>Aus der Kapitalflussrechnung</b>				
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	Mio. EUR	4.338	4.119	5.797
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	Mio. EUR	2.412	1.798	2.260
Netto-Cashflow	Mio. EUR	1.926	2.321	3.536
Netto-Liquidität (31.12.)	Mio. EUR	9.292	10.665	13.383
<b>Finanzwirtschaftliche Kennzahlen</b>				
Operative Umsatzrendite	Prozent	8,1	5,4	9,4
Umsatzrendite vor Steuern	Prozent	9,3	6,5	10,3
Kapitalrendite (Return on Investment – RoI)	Prozent	19,8	11,5	24,7
Sachinvestitionsquote <sup>11)</sup>	Prozent	5,6	4,2	4,1
Forschungs- und Entwicklungskostenquote	Prozent	6,4	7,0	7,1
Eigenkapitalquote (31.12.)	Prozent	39,6	40,0	36,8
<b>Audi Aktie</b>				
Aktienkurs (Jahresschlusskurs) <sup>12)</sup>	EUR	480,00	501,67	635,00
Ausgleichszahlung	EUR	1,93	1,60	2,20

1) finanzielle Werte wurden aufgrund des geänderten IAS 19 angepasst

2) seit 2011 inklusive der in China vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), gefertigten Fahrzeuge

3) Wert aufgrund veränderter Zählweise angepasst

4) seit Erwerb der Ducati Gruppe im Juli 2012

5) inklusive der ausgelieferten Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden

6) Berechnung auf Basis der Mitarbeiter von Audi Konzerngesellschaften

7) unter Berücksichtigung von Sondereinflüssen, im Wesentlichen in Zusammenhang mit der Diesethematik

2011	2012 <sup>1)</sup>	2013	2014	2015	2016	2017
1.302.981	1.469.205	1.608.048	1.804.624	1.828.683 <sup>3)</sup>	1.903.259	1.879.840
1.884.157	1.916.604	1.926.724	1.974.846	2.023.618	1.927.838	1.966.434
-	15.734 <sup>4)</sup>	45.018	45.339	55.551	56.978	56.743
1.512.014	1.634.312	1.751.007	1.933.517	2.024.881	2.088.187	2.105.084
1.302.659	1.455.123	1.575.480	1.741.129	1.803.246	1.867.738	1.878.105
1.602	2.083	2.121	2.530	3.245	3.457	3.815
207.753	177.106	173.406	189.858	218.390	216.992	223.164
-	16.786 <sup>4)</sup>	44.287	45.117	54.809	55.451	55.871
-	16.786 <sup>4)</sup>	44.287	45.117	54.809	55.451	55.871
62.806	67.231	71.781	77.247	82.838	87.112	90.402
44.096	48.771	49.880	53.787	58.420	59.317	60.128
28.594	30.265	32.491	36.024	37.583	40.596	40.370
5.076	5.069	5.543	6.068	6.602	6.761	7.219
81.189	75.759	77.596	78.921	80.071	77.990	80.234
1.793	1.937	2.071	2.455	2.665	3.159	3.593
5.348	5.365	5.030	5.150	4.836 <sup>7)</sup>	3.052 <sup>7)</sup>	4.671 <sup>7)</sup>
6.041	5.951	5.323	5.991	5.284 <sup>7)</sup>	3.047 <sup>7)</sup>	4.783 <sup>7)</sup>
4.440	4.349	4.014	4.428	4.297 <sup>7)</sup>	2.066 <sup>7)</sup>	3.479 <sup>7)</sup>
12.209	18.044	19.943	22.538	25.963	28.599	29.469
24.811	22.357	25.214	28.231	30.800	32.403	33.846
12.903	15.092	18.565	19.199	21.779	25.321	28.171
24.117	25.309	26.592	31.570	34.985	35.685	35.509
37.019	40.401	45.156	50.769	56.763	61.090	63.680
6.295	6.144	6.778	7.421	7.203	7.517	6.173
2.905	6.804 <sup>8)</sup>	3.589	4.450	5.576 <sup>9)</sup>	5.423	1.861 <sup>10)</sup>
3.390	-660 <sup>8)</sup>	3.189	2.970	1.627 <sup>9)</sup>	2.094	4.312 <sup>10)</sup>
15.716	13.396 <sup>8)</sup>	14.716	16.328	16.420 <sup>9)</sup>	17.232	20.788 <sup>10)</sup>
12,1	11,0	10,1	9,6	8,3 <sup>7)</sup>	5,1 <sup>7)</sup>	7,8 <sup>7)</sup>
13,7	12,2	10,7	11,1	9,0 <sup>7)</sup>	5,1 <sup>7)</sup>	8,0 <sup>7)</sup>
35,4	30,8	26,4	23,2	19,4 <sup>7)</sup>	10,7 <sup>7)</sup>	14,4 <sup>7)</sup>
5,1	4,8	4,8	5,5	6,0	5,7	6,4
6,4	7,0	8,0	8,0	7,3	7,5	6,3
34,9	37,4	41,1	37,8	38,4	41,4	44,2
549,00	525,10	638,05	649,95	678,00	631,00	725,95
3,00	3,50	4,00	4,80	0,11	2,00	X <sup>13)</sup>

8) unter Berücksichtigung des Erwerbs der Beteiligungen an der Volkswagen Group Services S.A./N.V., Brüssel (Belgien), und an der Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna (Italien)

9) unter Berücksichtigung der Beteiligung an der There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), im Zusammenhang mit der HERE Transaktion

10) unter Berücksichtigung der Übertragung der Minderheitsbeteiligung an der Volkswagen Group Services S.A., Brüssel (Belgien), auf die Volkswagen AG, Wolfsburg

11) Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) gemäß Kapitalflussrechnung im Verhältnis zu den Umsatzerlösen

12) Jahresschlusskurs der Audi Aktie am Handelsplatz Xetra der Frankfurter Wertpapierbörse

13) gemäß Beschluss der Hauptversammlung der Volkswagen AG, Wolfsburg, für das Geschäftsjahr 2017 am 3. Mai 2018

# FINANZ KALENDER 2018

**15. März 2018**

Jahrespressekonferenz 2018

**27. April 2018**

Zwischenmitteilung zum  
1. Quartal 2018

**9. Mai 2018**

Hauptversammlung 2018

**3. August 2018**

Halbjahresfinanzbericht 2018

**31. Oktober 2018**

Zwischenmitteilung zum  
3. Quartal 2018



Hall of Fame 2017



Gold 2017



Winner 2017



2x Gold 2017/2018



Gold & Bronze 2017



## AUDI AG

Auto-Union-Straße 1  
85045 Ingolstadt  
Deutschland  
Telefon +49 841 89-0  
Telefax +49 841 89-32524  
E-Mail [service@audi.de](mailto:service@audi.de)  
[www.audi.com](http://www.audi.com)

Finanzkommunikation/  
Finanzanalytik  
I/FF-3  
Telefon +49 841 89-40300  
Telefax +49 841 89-30900  
E-Mail [ir@audi.de](mailto:ir@audi.de)  
[www.audi.com/investor-relations](http://www.audi.com/investor-relations)

