

**PORSCHE SE**

Geschäftsbericht 2007/08



**Hauptversammlung**

30. Januar 2009

**Zwischenbericht 1. Halbjahr**

März 2009

**Bilanzpressekonferenz**

**Geschäftsjahr 2008/09**

November 2009

**Analystenkonferenz**

**Geschäftsjahr 2008/09**

November 2009

**Verbindung zu uns**

Porsche Automobil Holding SE

Porscheplatz 1

70435 Stuttgart

Deutschland

Telefon: +49 711 911-11000

Telefax: +49 711 911-11819

<http://www.porsche-se.com>

**Investor Relations und Finanzpresse**

Telefon: +49 711 911-11047

Telefax: +49 711 911-11819

Porsche Konzern in Zahlen

	1998/99	1999/00	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08
	HGB	HGB	HGB	HGB	HGB	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS
<b>Umsatz</b>	<b>3.161,3</b>	<b>3.647,7</b>	<b>4.441,5</b>	<b>4.857,3</b>	<b>5.582,0</b>	<b>6.147,7</b>	<b>6.574,0</b>	<b>7.273,0<sup>3)</sup></b>	<b>7.367,9</b>	<b>7.466,4</b>
Mio €										
Inland	955,6	893,2	1.001,3	1.121,0	1.482,5	1.213,6	1.267,0	1.234,0	1.326,4	1.365,4
Ausland	2.205,7	2.754,5	3.440,2	3.736,3	4.099,5	4.934,1	5.307,0	6.039,0	6.041,5	6.101,0
Mio €										
<b>Absatz Neufahrzeuge</b>	<b>43.982</b>	<b>48.797</b>	<b>54.586</b>	<b>54.234</b>	<b>66.803</b>	<b>76.827</b>	<b>88.379</b>	<b>96.794</b>	<b>97.515</b>	<b>98.652</b>
Fahrzeuge										
Inland Porsche	10.607	11.754	12.401	12.825	13.896	12.176	13.902	13.921	14.314	13.524
Ausland Porsche	33.375	37.043	42.185	41.409	52.907	64.651	74.477	82.873	83.201	85.128
Absatz Porsche	43.982	48.797	54.586	54.234	66.803	76.827	88.379	96.794	97.515	98.652
Fahrzeuge										
911	23.090	23.050	26.721	32.337	27.789	23.704	27.826	34.386	37.415	31.423
Boxster/Cayman <sup>4)</sup>	20.892	25.747	27.865	21.897	18.411	12.988	18.009	27.906	26.146	21.747
Carrera GT	-	-	-	-	-	222	660	368	9	-
RS Spyder	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4
Cayenne	-	-	-	-	20.603	39.913	41.884	34.134	33.943	45.478
Mio €										
<b>Produktion</b>	<b>45.119</b>	<b>48.815</b>	<b>55.782</b>	<b>55.050</b>	<b>73.284</b>	<b>81.531</b>	<b>90.954</b>	<b>102.602</b>	<b>101.844</b>	<b>105.162</b>
Fahrzeuge										
Porsche gesamt	45.119	48.815	55.782	55.050	73.284	81.531	90.954	102.602	101.844	105.162
911	23.056	22.950	27.325	33.061	29.564	26.650	28.619	36.504	38.959	34.303
Boxster/Cayman <sup>4)</sup>	22.063	25.865	28.457	21.989	18.788	13.462	20.321	30.680	26.712	22.356
Panamera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Carrera GT	-	-	-	-	7	270	715	290	-	-
RS Spyder	-	-	-	-	-	-	-	-	4	3
Cayenne	-	-	-	-	24.925	41.149	41.299	35.128	36.169	48.497
Mio €										
<b>Mitarbeiter</b>	<b>8.712</b>	<b>9.920</b>	<b>9.752</b>	<b>10.143</b>	<b>10.699</b>	<b>11.668</b>	<b>11.878</b>	<b>11.384</b>	<b>11.571</b>	<b>12.202</b>
Stichtag										
Personalaufwand	574,9	631,3	709,9	799,4	849,5	949,7	964,8	1.037	1.264,3	1.358,5
Mio €										
<b>Bilanz</b>										
Bilanzsumme	1.916,1	2.205,4	2.891,6	5.408,7	6.315,0	9.014,3	9.710,1	14.640,5	23.332,4	45.577,3
Mio €										
<b>Eigenkapital</b>	<b>587,4</b>	<b>782,0</b>	<b>1.053,3</b>	<b>1.466,8</b>	<b>1.754,5</b>	<b>2.920,8</b>	<b>3.420,2</b>	<b>5.338,0</b>	<b>9.481,0</b>	<b>16.846,0</b>
Mio €										
Anlagevermögen	525,6	577,7	731,8	2.207,7	2.663,3	2.380,1	2.428,4	5.680,8	9.759,9	11.168,1
Mio €										
Investitionen	155,0	243,7	293,8	1.119,5	1.295,2	1.111,1	919,0	4.083,0	3.881,3	1.383,4
Mio €										
Abschreibungen	183,7	196,6	132,7	278,8	392,2	381,5	510,5	488,8	531,7	569,4
Mio €										
Cashflow	407,8	424,7	418,4	781,5	1.007,9	1.120,4	1.335,3	1.873,0	4.834,9	7.020,6
Mio €										
Erweiterter Cashflow	592,5	506,5	764,4	1.067,3	1.389,6	1.511,7	1.332,1	2.100,6	5.642,2	8.198,3
Mio €										
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>357,0</b>	<b>433,8</b>	<b>592,4</b>	<b>828,9</b>	<b>933,0</b>	<b>1.137,0</b>	<b>1.238,0</b>	<b>2.110,0<sup>3)</sup></b>	<b>8.587,0</b>	<b>8.569,0</b>
Mio €										
Jahresüberschuss nach Steuern	190,9	210,0	270,5	462,0	565,0	690,0	779,0	1.393,0 <sup>3)</sup>	4.242,0	6.392,0
Mio €										
<b>Ausschüttungssumme</b>	<b>21,9</b>	<b>26,4</b>	<b>45,0</b>	<b>297,0</b>	<b>59,0</b>	<b>69,5</b>	<b>87,0</b>	<b>157,0</b>	<b>384,5</b>	<b>472,0</b>
Mio €										
Dividende je Stückaktie <sup>1)</sup>										
€	0,123	0,148	0,254	0,294+1,40	0,334	0,394	0,494	0,594+0,30	0,694+1,50	0,694+2,00
Stammaktie										
Vorzugsaktie	0,128	0,153	0,260	0,300+1,40	0,340	0,400	0,500	0,600+0,30	0,700+1,50	0,700+2,00
DFVA/SG-Ergebnis je Stückaktie <sup>1,2)</sup>	€	1,30	1,37	1,72	2,78	3,52	-	-	-	-
Ergebnis je Stammaktie <sup>1)</sup>	€	-	-	-	-	3,963	4,468	7,810	23,980	35,943
Ergebnis je Vorzugsaktie <sup>1)</sup>	€	-	-	-	-	3,969	4,474	7,822	23,986	35,949

<sup>1)</sup> Die Vorjahre wurden entsprechend den Aktiensplits im Geschäftsjahr 2000/01 und 2007/08 bereinigt dargestellt.

<sup>2)</sup> Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung/Schmalenbach-Gesellschaft.

<sup>3)</sup> Inkl. Anteil aus nicht fürführendem Geschäftsbereich der CTS Gruppe.

<sup>4)</sup> Cayman ab Geschäftsjahr 2005/06.

Geschäftsjahr 2007/08





## An unsere Aktionäre

04	Wir setzen unsere industrielle Logik um		
07	Die Verwaltungsorgane		
08	Bericht des Aufsichtsrates	108	Der neue Panamera

## Das Unternehmen

14	Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE
26	Corporate Governance Bericht
34	Finanzen
38	Kapitalmarkt
44	Modelle
48	Vertrieb
58	Märkte
65	Dienstleistungen
70	Kommunikation
78	Umwelt
82	Produktion
88	Mitarbeiter
91	Einkauf
96	Forschung und Entwicklung
104	Motorsport

## Konzernabschluss

122	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
123	Konzernbilanz
124	Konzern-Kapitalflussrechnung
126	Konzern-Eigenkapitalspiegel
128	Konzernanhang
196	Bilanzzeit
197	Bestätigungsvermerk
198	Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
200	Bilanz der Porsche Automobil Holding SE
201	Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE



## Wir setzen unsere industrielle Logik um

Das Ziel ist eindeutig: Porsche will die Mehrheit beim Volkswagen-Konzern übernehmen und damit klare Besitzstrukturen schaffen. Die Strategie zur Umsetzung dieses Vorhabens mag nicht überall nachvollziehbar gewesen sein, sie folgte aber immer und ausschließlich unserer industriellen Logik: Wir sichern das Kerngeschäft von Porsche und Volkswagen ab und schmieden im zunehmend härter werdenden globalen Wettbewerb eine Automobilallianz, die die großen Herausforderungen der Zukunft erfolgreich meistern wird.

Die weltweite Finanzkrise, das enorme Misstrauen unter den Banken und – damit einhergehend – die unerwartet starke Abkühlung der Konjunktur rund um den Erdball führten zu einer Kaufzurückhaltung unter den Verbrauchern, der sich kein Automobilhersteller mehr entziehen kann. Porsche hat sich darauf bereits seit längerem vorbereitet und beispielsweise die Produktion für die USA heruntergefahren. Unsere Politik, werksseitig keine Rabatte zu gewähren, zahlt sich aus. Weil Porsche den Absatz nicht künstlich nach oben getrieben hat, können wir in der Krise auf ein stabiles Fundament bauen.

Und wir nehmen auch weiterhin lieber einen Absatzrückgang hin, als von dieser soliden Politik abzurücken. Mehr noch: Wie wir wissen, wird der Grundstein für künftigen Erfolg bei Sturm und Hagel ge-

legt – und nicht bei Sonnenschein. Deshalb sind wir mehr denn je davon überzeugt, dass wir mit der Porsche Automobil Holding SE auf dem richtigen Weg sind. In der neu entstehenden wirtschaftlichen Einheit lassen sich gemeinsame Entwicklungen realisieren und Einsparpotentiale ausschöpfen, ohne dabei die Eigenständigkeit der jeweiligen Marken zu gefährden. Notwendige Voraussetzung dafür ist eine von Volkswagen wie Porsche akzeptierte Konzernstruktur. Die Realisierung dieser neuen Struktur wird der nächste Meilenstein auf dem Weg zur Bildung einer der erfolgreichsten Automobilallianzen der Zukunft sein.

Mit Blick auf die Rechte der Arbeitnehmer von Volkswagen hat der Porsche Vorstand angeboten, dass auch nach dem möglichen Wegfall des VW-Gesetzes Standortschließungen und Betriebsverlagerungen im VW-Aufsichtsrat nur mit Zweidrittel-Mehrheit getroffen werden sollen. Damit will Porsche deutlich machen, dass die Absicherung der Arbeitsplätze von Volkswagen in Deutschland höchste Priorität hat. Kein Zweifel besteht aber für uns daran, dass das neue VW-Gesetz, wie es die Bundesregierung einführen will, keine Zukunft hat.

Der Europäische Gerichtshof hatte bereits in seinem Urteil vom Oktober 2007 wesentliche Elemente des Gesetzes als nicht vereinbar mit dem

europäischen Recht bezeichnet. Dass die Bundesregierung dennoch eine Neuauflage des VW-Gesetzes in den Bundestag eingebracht hat, die die Absenkung der Sperrminorität auf 20 Prozent vorsieht, entbehrt angesichts der drängenden Probleme der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise nicht einer gewissen Ironie. Schließlich drohen Deutschland bei einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in einem Vertragsverletzungsverfahren empfindliche Geldstrafen, die dann alle Steuerzahler – Privatpersonen wie Unternehmen – gemeinsam aufbringen müssten. Und das völlig ohne Grund, denn eines ist klar: Kein Mitarbeiter des Volkswagen-Konzerns braucht angesichts der von uns angebotenen Kompromisse ein solches Gesetz zu seinem Schutz. Wir bekennen uns uneingeschränkt zur deutschen Mitbestimmung und zu den gesetzlich verankerten Arbeitnehmerrechten. Wer etwas anderes behauptet, hat nicht Recht.

Porsche wird sich weiterhin für den Wegfall des VW-Gesetzes stark machen, denn für Volkswagen müssen dieselben Regeln gelten wie für jeden anderen Dax-Konzern. Und allen Beteiligten muss klar sein: Staatliche Sonderrechte haben auf Dauer in einem geeinten Europa keinen Bestand. Das sollten auch diejenigen beherzigen, die Sonderregelungen in anderen europäischen Ländern kritisieren, während sie sich selbst für den Erhalt des überkommenen VW-Gesetzes stark machen. Wir wären zudem schlechte Unternehmer, wenn wir das neue VW-Gesetz einfach hinnehmen würden.

Die beabsichtigte Erhöhung unserer VW-Beteiligung auf 75 Prozent der Stammaktien im Jahr 2009 steht unter dem Vorbehalt, dass sie unter wirtschaftlich sinnvollen Rahmenbedingungen erreicht werden kann. Es wäre aber falsch, diese grundsätzliche Zielsetzung zu verschweigen und sich damit aus einer Diskussion darüber zu stellen, nur um Ruhe zu haben. Das würden uns unsere Aktionäre und Anteilseigner eines Tages vorwerfen – und zwar zu Recht.

Porsche hat seinen Einstieg bei Volkswagen mit umfangreichen, auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionsgeschäften abgesichert, mit denen

wir an Veränderungen des Börsenkurses der VW-Stammaktie teilnehmen. Damit haben wir verhindert, dass unsere Handlungsoptionen beim Beteiligungsaufbau an VW durch Spekulanten eingeschränkt werden. Wie richtig und wichtig das war, zeigen die Kursentwicklungen seit unserem Einstieg. Davor lag die VW-Aktie mit Notierungen unter 40 Euro am Boden. In den drei darauf folgenden Jahren kletterte sie bis über 200 Euro, bevor Kursturbulenzen eintraten, die die Stammaktie in der Spitze auf über 1.000 Euro steigen ließen. Solche Kurse lassen eine wirklichkeitsnahe Bewertung weit hinter sich. Wir gehen davon aus, dass die Aktie zu diesem Zeitpunkt insbesondere getrieben war von sogenannten Shortsellern, die Aktien leer verkaufen und damit auf fallende Kurse wetten, um dann das Papier wieder zurückzukaufen und an der Kursdifferenz zwischen Verkaufs- und Rückkaufpreis zu verdienen.

Die Irrationalität an den Börsen bekam auch die Porsche Aktie zu spüren. In einem insgesamt schwachen und von schlechten Nachrichten aus der gesamten Automobilindustrie geprägten Markt litt unsere Aktie zeitweise sehr deutlich. Der Kurs spiegelte dabei weder die Perspektiven des Unternehmens noch den Wert der VW-Beteiligung wider. Porsche blieb aber auch in dieser Phase unbeirrt bei seiner langfristig ausgerichteten und auf Wertsteigerung angelegten Unternehmenspolitik. Manche Teilnehmer am Kapitalmarkt mögen das anders gesehen und auf Aktienrückkaufprogramme oder Stimulierungspakete für unseren Absatz spekuliert haben. Wir glauben aber fest daran, dass unseren Aktionären mehr gedient ist, wenn wir an den Grundpfeilern festhalten, denen wir vergangene Kurshöhen zu verdanken haben.

Während die Turbulenzen an den Börsen kaum vorhersehbar waren, wussten wir schon vor der Ankündigung unserer Beteiligungsabsicht um die Gemengelage bei Volkswagen: das Land Niedersachsen, die Europäische Union, die Gewerkschaft – alle vertreten ihre Interessen vehement und das ist ihr gutes Recht. Dass es dabei nicht immer sachlich zugegangen ist und so mancher Irrweg genommen wurde, nehmen wir in Kauf. Einer der bemerkenswertesten war, dass die Übernahme



der Mehrheit von Continental durch Schaeffler von einigen Funktionären der IG Metall gefeiert wurde, während unser Engagement bei Volkswagen harsche Kritik erfährt. Dieser Widerspruch steht noch vor der Auflösung.

Dabei bringt die Porsche Automobil Holding SE allen Beteiligten Vorteile: Der VW-Konzern ist vor einer Zerschlagung durch Finanzinvestoren sicher, in der Porsche Automobil Holding SE sind die Rechte der Arbeitnehmer fest verankert und die Arbeitsplätze der Volkswagen-Mitarbeiter in Deutschland sind ebenso sicher wie die von Porsche. Unser Ziel ist es nun, die Entwicklung des Konzerns mit vereinten Kräften voranzutreiben.

Auf dem Weg, eine Allianz aus Porsche und dem VW-Konzern zu schmieden, war jeder Schritt, den wir getan haben, notwendig und abgestimmt – im vollen Konsens mit dem Aufsichtsrat. Schneller ging es nicht. Und ruhiger – aufgrund der Gemengelage – auch nicht. Nun können wir nach vorne schauen, denn wir haben sehr viel Geld investiert und jedes Interesse, das Vorhaben zum Erfolg zu führen. Dabei versteht sich die Porsche SE als moderne Finanzholding mit strategischen Aufgaben, die sich nicht in das operative VW-Geschäft einmischen wird. Ziel ist es, die internationale Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig sicherzustellen.

Die Vorzeichen dafür stehen gut. Porsche verfügt über ein gesundes Kerngeschäft, das abgelaufene Geschäftsjahr war geprägt vom überragenden Absatzerfolg unseres neuen Cayenne mit verbrauchsreduzierten Benzin-Direkteinspritzungsmotoren. Wir haben trotz des schwierigen Marktumfeldes einen neuen Absatzrekord erzielt. Zum Ende des Berichtsjahres wurde die neueste Generation

der Sportwagenikone 911 eingeführt. Auch diese Fahrzeuge haben Motoren mit Benzin-Direkteinspritzung. Der 911 Carrera mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe verbraucht jetzt weniger als zehn Liter auf 100 Kilometer – und ist damit nicht nur mit den Rundenzeiten auf der Nürburgring-Nordschleife, sondern auch im Benzinverbrauch der Maßstab seiner Klasse.

Im Geschäftsjahr 2007/08 hat sich Porsche zudem weiter auf ein mögliches Krisenszenario vorbereitet. Diese vorausschauende Politik hat sich ausgezahlt. Allerdings lassen die politischen Diskussionen um staatliche Rettungspakete für Banken den Rückschluss zu, dass sich das wirtschaftliche Umfeld in naher Zukunft nicht oder jedenfalls nicht wesentlich aufhellen wird. Besonders die Entwicklung unseres größten Einzelmarktes, den USA, ist derzeit kaum zuverlässig kalkulierbar. Die Zeichen für einen schwerwiegenden Nachfrageeinbruch in der Automobilindustrie sind jedenfalls unverkennbar.

Porsche kann sich diesem Abwärtstrend kaum entziehen, so dass wir gegenwärtig nicht davon ausgehen, den hohen Gesamtabsatz des vergangenen Geschäftsjahres wieder erreichen zu können. Den nächsten großen Schritt in unserer Entwicklung machen wir erst mit der Vorstellung unseres Gran Turismo Panamera. Das Fahrzeug wird weltweit für Aufsehen sorgen und unsere positive Entwicklung erneut ankurbeln.



Dr. Wendelin Wiedeking  
 Vorstandsvorsitzender  
 Porsche Automobil Holding SE

## Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE <sup>1)</sup>

### Mitglieder des Aufsichtsrates

**Dr. Wolfgang Porsche**

Diplom-Kaufmann  
Vorsitzender

**Uwe Hück\***

Konzernbetriebsratsvorsitzender  
Betriebsratsvorsitzender  
Zuffenhausen und Ludwigsburg  
stellvertretender Vorsitzender

**Hans Baur\***

Diplom-Ingenieur  
Gewerkschaftssekretär

**Prof. Dr. Ulrich Lehner**

Mitglied des Gesellschafteraus-  
schusses der Henkel AG & Co. KGaA

**Wolfgang Leimgruber\***

Leiter Rohbau/Lack

**Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch**

Diplom-Ingenieur ETH

**Dr. Hans Michel Piëch**

Rechtsanwalt

**Dr. Ferdinand Oliver Porsche**

Beteiligungsmanagement

**Hans-Peter Porsche**

Ingenieur

**Hansjörg Schmierer\***

Gewerkschaftssekretär

**Walter Uhl\***

Vorsitzender Betriebsrat  
Weissach

**Werner Weresch\***

Kfz-Mechaniker  
Betriebsrat

**Dr. Ludwig Hamm\*<sup>3)</sup>**

Diplom-Ingenieur  
Hauptabteilungsleiter

**Jürgen Kapfer\*<sup>2)</sup>**

Projektleiter

### Mitglieder des Vorstandes

**Dr.-Ing. Wendelin Wiedeking**

Vorsitzender des Vorstandes der  
Porsche Automobil Holding SE  
Vorsitzender des Vorstandes der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

**Holger P. Härter**

Diplom-Volkswirt  
Finanzen  
stellvertretender Vorsitzender des Vorstandes  
der Porsche Automobil Holding SE  
stellvertretender Vorsitzender des Vorstandes  
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

**Klaus Berning<sup>2)</sup>**

Vertrieb und Marketing  
Mitglied des Vorstandes der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

**Wolfgang Dürheimer<sup>2)</sup>**

Diplom-Ingenieur  
Forschung und Entwicklung  
Mitglied des Vorstandes der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

**Thomas Edig<sup>2)</sup>**

Diplom-Betriebswirt (BA)  
Personal- und Sozialwesen/Arbeitsdirektor  
Mitglied des Vorstandes der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

**Michael Macht<sup>2)</sup>**

Diplom-Ingenieur  
Produktion und Logistik  
Mitglied des Vorstandes der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

\* Arbeitnehmervertreter

<sup>1)</sup> Stand: 31. 7. 2008 bzw. zum Tag des Ausscheidens  
aus dem Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE

<sup>2)</sup> Mit Eintragung der Porsche Automobil Holding SE  
in das Handelsregister am 13. November 2007  
ausschließlich Mitglied des jeweiligen Gremiums  
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

<sup>3)</sup> bis 13. November 2007

## Bericht des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat nahm im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Beratungs- und Kontrollaufgaben wahr. Dabei befasste sich der Aufsichtsrat in insgesamt fünf Sitzungen eingehend mit der wirtschaftlichen Lage und der strategischen Entwicklung des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder.

### **Umwandlung in eine Europäische Aktiengesellschaft**

Ein zentrales Ereignis im Geschäftsjahr 2007/08 war die Umwandlung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft in eine Europäische Aktiengesellschaft (Societas Europaea), die „Porsche Automobil Holding SE“. Im Zusammenhang mit dieser Umwandlung wurde das gesamte operative Porsche-Geschäft auf eine 100prozentige Tochtergesellschaft ausgegliedert, die die Firma „Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft“ fortführt. Am 26. Juni 2007 hat die außerordentliche Hauptversammlung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft sowohl die Umwandlung als auch die Ausgliederung beschlossen, die beide am 13. November 2007 mit ihrer Eintragung ins Handelsregister beim Amtsgericht Stuttgart wirksam geworden sind. Die Porsche Automobil Holding SE agiert seither als Holding-Gesellschaft für die Beteiligung an der (neuen) Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft und die Beteiligung an der Volkswagen Aktiengesellschaft.

Mit dem Wirksamwerden der Umwandlung der vormaligen Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft in eine Europäische Aktiengesellschaft am 13. November 2007 endete die Amtszeit der bis dahin tätigen Aufsichtsratsmitglieder. Bei der

Porsche Automobil Holding SE war ein neuer Aufsichtsrat zu bilden, der nach neuen Rechtsgrundlagen, insbesondere der Satzung der Gesellschaft und der Vereinbarung über die Beteiligung der Arbeitnehmer in der Porsche Automobil Holding SE (Mitbestimmungsvereinbarung), zusammensetzen war. Dem Aufsichtsrat gehören nach wie vor zwölf Mitglieder an, davon sechs Vertreter der Anteilseigner und sechs Vertreter der Arbeitnehmer. Die sechs Vertreter der Anteilseigner wurden von der außerordentlichen Hauptversammlung am 26. Juni 2007 im Rahmen der Beschlussfassung über die Umwandlung bestellt. Die Arbeitnehmervertreter wurden auf Grundlage der Mitbestimmungsvereinbarung am 4. Juli 2007 durch das Amtsgericht Stuttgart bestellt. Die konstituierende Sitzung des neuen Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE fand am 24. Juli 2007 statt. Im Rahmen dieser konstituierenden Sitzung wurden Herr Dr. Wolfgang Porsche zum Vorsitzenden und Herr Uwe Hück zum stellvertretenden Vorsitzenden des SE-Aufsichtsrats gewählt. Außerdem bestellte der Aufsichtsrat die beiden Vorstandsmitglieder der Porsche Automobil Holding SE, Herrn Dr.-Ing. Wendelin Wiedeking (Vorsitzender) und Herrn Holger P. Härter (stellv. Vorsitzender).

### **Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand**

Im Rahmen seiner Beratungs- und Kontrollaufgaben wurde der Aufsichtsrat während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands und in gemeinsamen Sitzungen eingehend, kontinuierlich und zeitnah unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen informiert. Die



Berichterstattung erstreckte sich insbesondere auf die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf sowie die Geschäftspolitik. Auch außerhalb der Sitzungen wurde der Aufsichtsrat laufend über die Entwicklung der Märkte und der Geschäftsbereiche informiert. Eine führende Bedeutung hat dabei das monatliche Berichtswesen, das wesentliche aktuelle Mengen- und Finanzdaten im Vergleich zu den Budget- und den Vorjahreszahlen aufzeigt und erläutert. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand im Berichtszeitraum in kontinuierlichem Kontakt mit dem Vorstandsvorsitzenden. Der Aufsichtsrat hat in die wesentlichen Planungs- und Abschlussunterlagen Einsicht genommen und sich von deren Richtigkeit und Angemessenheit überzeugt. Der Aufsichtsrat prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen im gebotenen Maß. Beanstandungen der Vorstandstätigkeit ergaben sich nicht.

Der Aufsichtsrat befasste sich mit grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Investitions- und Personalplanung. Er war in sämtliche Entscheidungen eingebunden, die für die Porsche Automobil Holding SE oder den Porsche Automobil Holding Konzern von grundlegender Bedeutung waren. Der Aufsichtsrat stimmte sämtlichen Angelegenheiten zu, die ihm vom Vorstand entsprechend der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstands zur Zustimmung vorgelegt wurden. Der Aufsichtsrat hat sich laufend davon überzeugt, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führt und alle notwendigen Maßnahmen rechtzeitig und effektiv vorgenommen hat. Dies gilt auch für angemessene Maßnahmen zur

Risikovorsorge und der Compliance. Der Aufsichtsrat hat sich davon überzeugt, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat, und dass das danach einzurichtende Risikoüberwachungssystem effektiv arbeitet.

#### **Wesentliche Themen des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2007/08**

Neben der bereits oben geschilderten Umwandlung in eine Europäische Aktiengesellschaft und der gleichzeitigen Ausgliederung des operativen Porsche Geschäfts in eine 100prozentige Tochtergesellschaft befasste sich der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2007/08 fortlaufend mit der Aufstockung der Beteiligung an der Volkswagen Aktiengesellschaft, einschließlich der damit verbundenen regulatorischen Anforderungen. In diesem Zusammenhang widmete sich der Aufsichtsrat auch Fragen der Mitbestimmung der Arbeitnehmer. Daneben verfolgte der Aufsichtsrat die Entwicklungen zum VW-Gesetz infolge des VW-Urteils des Europäischen Gerichtshofs.

#### **Organisation und Sitzungen des Aufsichtsrats**

Im Geschäftsjahr 2007/08 fanden vier ordentliche und eine außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrats statt, von denen eine ordentliche Sitzung noch vor der Umwandlung vom Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft abgehalten wurde. Kein Mitglied des Aufsichtsrats war in weniger als der Hälfte der Sitzungen anwesend. Im Falle der Abwesenheit haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt.

Der Aufsichtsrat hat einen Präsidialausschuss gebildet, der über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder sowie in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte entscheidet. Der Präsidialausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge für die Besetzung von Vorstandspositionen. Der Aufsichtsrat selbst bestellt die Mitglieder des Vorstands und widerruft gegebenenfalls auch die Bestellung. Der Präsidialausschuss ist mit der Umwandlung an die Stelle des bei der vormaligen Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft bestehenden Ständigen Ausschusses getreten, der als Personal- und Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG fungierte. Weitere Ausschüsse wurden nicht gebildet.

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und jeweils einem aus der Mitte des Aufsichtsrats zu wählenden Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter zusammen. Herr Dr. Hans Michel Piëch wurde in der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 3. März 2008 zum neuen Mitglied des Präsidialausschusses gewählt. Damit folgte er Herrn Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch, der sein Amt als Mitglied des Präsidialausschusses niedergelegt hatte. Dem Präsidialausschuss gehören ferner Herr Dr. Wolfgang Porsche, Herr Uwe Hück und Herr Hans Baur an. Der Präsidialausschuss tagte fünfmal, davon einmal noch vor der Umwandlung als Ständiger Ausschuss der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft. Der Vermittlungsausschuss musste nicht einberufen werden.

### **Corporate Governance**

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt erörtert und die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite [www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com) dauerhaft zugänglich gemacht. Die Entsprechenserklärung ist im Corporate Governance Bericht als Teil des Geschäftsberichts 2007/08 vollständig wiedergegeben. Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit.

### **Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr 2007/08**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss der Porsche Automobil Holding SE und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2007/08 sind unter Einbeziehung der Buchführung und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts von der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft worden. Gegenstand dieser Prüfung waren auch die Maßnahmen des Vorstands zur frühzeitigen Erkennung von Risiken, die den Erfolg und den Fortbestand des Unternehmens gefährden können. Der Abschlussprüfer hat keine Einwendungen erhoben und dies in uneingeschränkten Bestätigungsvermerken bescheinigt.

Der Jahresabschluss der Porsche Automobil Holding SE, der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht, die mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Stuttgart, versehen sind, sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben dem Aufsichtsrat rechtzeitig zur Prüfung

vorgelegen. Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 170 Abs. 1 und 2 AktG vorgelegten Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers eingehend geprüft. Der Aufsichtsrat stimmt den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Stuttgart, zu. Als abschließendes Ergebnis seiner eigenen Prüfungen hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2007/08 gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem Lagebericht des Vorstands erklärt sich der Aufsichtsrat einverstanden. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Aufsichtsrats vom 7. November 2008, in der der Jahresabschluss gebilligt und festgestellt und der Konzernabschluss gebilligt wurde, zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche Automobil Holding SE erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden.

Der Vorstand hat gemäß Art. 9 Abs. 1 lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2007/08 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

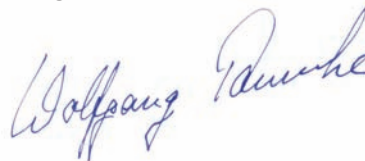
1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Der Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt und in der Sitzung des Aufsichtsrats vom 7. November 2008 eingehend erörtert und insbesondere auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft. Vertreter des Abschlussprüfers nahmen an dieser Sitzung teil, berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Abhängigkeitsberichts und standen dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

#### **Dank**

Dem Vorstand, den gewählten Vertretern der Belegschaft und allen Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat für die im abgelaufenen Geschäftsjahr geleistete Arbeit und ihren hohen Einsatz Dank und Anerkennung aus.

Stuttgart, 7. November 2008



Der Aufsichtsrat  
Dr. Wolfgang Porsche  
Vorsitzender









## Konzernlagebericht

Erneut erzielte Porsche Rekordwerte bei Absatz, Umsatz und Ergebnis. Auch die Produktion erreichte einen historischen Höchststand. Im Werk Leipzig liefen deutlich mehr Fahrzeuge vom Band denn je. Der Erfolgskurs des Unternehmens ermöglichte darüber hinaus die Schaffung neuer Arbeitsplätze.

### **Weltwirtschaft im Rückwärtsgang**

Die Aufschwungphase in der weltweiten Wirtschaftsentwicklung, die rund vier Jahre lang angehalten hatte, ging im Berichtsjahr zu Ende. Die Belastungen, die sich infolge der US-amerikanischen Finanz- und Immobilienkrise sowie durch die gestiegenen Ölpreise und den vielerorts wachsenden Inflationsdruck ergaben, bremsten die konjunkturelle Entwicklung rund um den Erdball stark ab. Vor allem in den USA kam es bereits gegen Ende des Jahres 2007 zu einer deutlichen Abschwächung des Wirtschaftswachstums. Die Situation verschlechterte sich in den folgenden Monaten weiter. Der private Konsum, der als wichtigster Konjunkturmotor in den USA gilt, stagnierte infolge der geplatzten Hypothekenblase, so dass sich die US-Wirtschaft im Jahr 2008 in einer rezessiven Phase befand.

Der Rest der Welt konnte sich von dieser Entwicklung nicht abkoppeln, allerdings waren die Auswirkungen unterschiedlich stark. Die großen Zukunftsmärkte China, Indien und der Mittlere Osten wiesen nach wie vor hohe Wachstumsraten auf, und auch in Lateinamerika blieb die Konjunktur trotz der engen Handelsverflechtungen mit den USA insgesamt stabil. In der Europäischen Union wurden dagegen einige Staaten mit in den Abwärtsstrudel gezogen – allen voran galt dies für Großbritannien. Aber auch Spanien, Frankreich und Italien zeigten im Jahr 2008 erste Anzeichen einer Rezession. Die Konjunkturfalte nahm der europäischen Automobilindustrie den Wind aus den Segeln. Die Verkäufe der Branche nahmen im Jahresverlauf immer mehr ab. In den ersten acht Monaten betrug das Minus knapp vier Prozent.

Deutschland hielt den negativen Einflüssen der Weltwirtschaft relativ lange stand, bekam aber im Lauf des Jahres 2008 den konjunkturellen Wetterumschwung immer stärker zu spüren. Schon 2007 führte die recht hohe Inflationsrate, die durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer weitgehend hausgemacht war, zu einem deutlichen Nachlassen des privaten Verbrauchs. Das Konsumklima sackte dann im Sommer 2008 auf den niedrigsten Wert seit fünf Jahren. Zusätzlich gingen Exporterwartungen und Investitionen der Industrie zurück. Die Auftragseingänge verminderten sich bereits in den ersten beiden Quartalen 2008 so stark wie seit 15 Jahren nicht mehr. Im zweiten Quartal 2008 schrumpfte die deutsche Wirtschaft zum ersten Mal seit vier Jahren.

### **Porsche fährt Rekordabsatz ein**

Trotz der deutlichen Eintrübung der weltweiten Konjunktur konnte die Porsche Automobil Holding SE im Geschäftsjahr 2007/08 wiederum einen neuen Höchstwert beim Fahrzeugabsatz erzielen. Die 100prozentige Tochtergesellschaft Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG steigerte ihren Absatz um 1,2 Prozent auf 98.652 Fahrzeuge.

Triebfeder des Wachstumskurses von Porsche war im Berichtsjahr die Baureihe Cayenne. Mit einem Zuwachs von 34,0 Prozent auf 45.478 Fahrzeuge erreichte auch der Absatz des sportlichen Geländewagens einen neuen Rekordwert. Zu diesem Erfolg hat der neue, besonders sportliche Cayenne GTS, der seit Februar 2008 sukzessive auf den weltweiten Märkten eingeführt wurde, mit 6.942 Einheiten beigetragen. Der Cayenne-Absatz teilt sich damit auf in 19.291 Einheiten, die auf die Basisversion mit V6-Zylindermotor entfielen, und 26.187 Fahrzeuge mit V8-Zylindermotor; hiervon waren 6.842 Turbos.

Die Elfer-Baureihe lag mit einem Absatz von 31.423 Fahrzeugen um 16,0 Prozent unter dem sehr hohen Vorjahreswert. Angesichts des Modellwechsels beim 911 Carrera in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2007/08 stellt dieser Absatzwert gleichwohl einen beachtlichen Erfolg dar. Die Nachfrage nach den zwei- und vierradgetriebenen Varianten des 911 Carrera nahm gegen Ende des Berichtsjahres lebenszyklusbedingt erwartungsgemäß ab. Die Markteinführung des neuen 911 Carrera mit dem klassischen Heckantrieb erfolgte in Europa im Juli 2008. Auf dem wichtigen US-amerikanischen Markt startete die neue Generation des 911 Carrera, die mit Benzin-Direkteinspritzung und hochmodernem Porsche Doppelkupplungsgetriebe deutlich geringere Verbrauchs- und Emissionswerte ermöglicht, im September 2008. Damit kamen die Fahrzeuge dort erst nach Ablauf des Geschäftsjahres 2007/08 auf den Markt. Die neuen Allradvarianten des 911 Carrera und die 911 Targa-Modelle standen einen Monat später, im Oktober 2008, in den Schau-räumen der Händler. In der Berichtsperiode entfielen mit 11.574 Fahrzeugen allein 36,8 Prozent des Absatzes der Baureihe 911 auf die höherpreisigen Varianten GT3, GT2, Turbo und Turbo Cabriolet.

Die beiden Mittelmotor-Sportwagen Boxster und Boxster S blieben im Geschäftsjahr 2007/08 auf Kurs und erzielten einen Absatz von 5.309 sowie

4.701 Einheiten. Cayman und Cayman S hatten es in ihrem Marktsegment mit einem heftigen Konkurrenzkampf zu tun – die Modelle kamen mit 5.693 und 6.044 abgesetzten Einheiten ins Ziel. Insgesamt erreichte die Boxster-Baureihe mit 21.747 Fahrzeugen einen Absatzwert, der um 16,8 Prozent unter dem des Vorjahres aber nach wie vor deutlich über der Schwelle von 20.000 Fahrzeugen lag. Im Absatz von Porsche sind außerdem vier Einheiten des Rennfahrzeugs RS Spyder enthalten.

Auch im Berichtsjahr lag der Konzernabsatz unter der Anzahl produzierter Fahrzeuge. Die Hauptursache hierfür ist, dass Fahrzeuge, die innerhalb des Porsche Konzerns eingesetzt werden, nicht als Neuwagenabsatz geführt werden. Hierbei handelt es sich um Dienst- und Leasingfahrzeuge für Mitarbeiter, Versuchsfahrzeuge, Fahrzeuge für den Fuhrpark, Testwagen für die Presse, Präsentationsfahrzeuge sowie Vorführwagen und Kundenersatzfahrzeuge für eigene Vertriebsgesellschaften und Händler. Diese Fahrzeuge werden als Gebrauchtwagen verkauft und sind demzufolge nicht im Neuwagenabsatz des Porsche Konzerns enthalten.

### **In neuen Märkten auf Wachstumskurs**

Das Absatzwachstum von Porsche fällt in den verschiedenen Regionen der Welt unterschiedlich aus. Unverändert stark sind die Steigerungsraten in den neuen Märkten wie China und dem Mittleren Osten. So konnte der Sportwagenhersteller den Absatz außerhalb der Stammmärkte Deutschland und Nordamerika um 6,0 Prozent auf 52.595 Fahrzeuge hochfahren. Allein auf den chinesischen Wachstumsmarkt entfielen 8.190 Einheiten (Vorjahr: 3.377 Fahrzeuge).

In Nordamerika verlief die Entwicklung mit einem Absatz von 32.533 Einheiten sehr zufriedenstellend – der Rückgang machte gerade mal 3,1 Prozent aus. Porsche hat sich bereits seit längerem auf eine mögliche Wirtschaftskrise in den USA und Kanada vorbereitet und die Lagerbestände dort reduziert. Mit 13.781 Einheiten übertraf die Baureihe Cayenne in den USA und Kanada die im Jahr zuvor abgesetzte Anzahl Fahrzeuge um 27,5 Prozent. Das im März 2008 neu eingeführte Modell Cayenne GTS kam auf 2.595 Einheiten. Die Baureihe 911 nahm lebenszyklusbedingt um 19,9 Prozent auf 10.267 Fahrzeuge ab. Die Mittelmotor-Sportwagen der Boxster-Baureihe erzielten 8.483 Einheiten, das waren 14,8 Prozent weniger als im vorangegangenen Geschäftsjahr.

An unsere Aktionäre  
Das Unternehmen  
Der neue Panamera  
Konzernabschluss

### Produktion Porsche Fahrzeuge in Einheiten



In Deutschland hatte die Automobilbranche neben der weltweiten Eintrübung des Konsumklimas auch mit den Auswirkungen der erhöhten Mehrwertsteuer zu ringen. Porsche verzeichnete auf dem deutschen Markt einen Rückgang des Absatzes um 5,5 Prozent auf 13.524 Fahrzeuge. Der sportliche Geländewagen Cayenne kam auf 3.895 Fahrzeuge, die Sportwagen der Baureihe 911 nahmen lebenszyklusbedingt um 9,0 Prozent auf 6.645 Einheiten ab. Von der Boxster-Baureihe wurden mit 2.984 Fahrzeugen 16,3 Prozent weniger verkauft.

#### Auch der Umsatz legt zu

Im Gleichschritt mit dem Wachstum des Fahrzeugabsatzes legte im Geschäftsjahr 2007/08 auch der Umsatz der Porsche Automobil Holding SE zu: Er stieg um 1,3 Prozent auf 7,466 Milliarden Euro. Erneut wurde der größte Teil des Konzernumsatzes mit 7,060 Milliarden Euro – das entspricht einem Zuwachs von 1,3 Prozent – im Fahrzeuggeschäft erwirtschaftet. Die Finanzdienstleistungs-Gesellschaften, deren Umsatz im Wesentlichen das Leasing-, Kredit- und Kreditkartengeschäft umfasst, erzielten 410,1 Millionen Euro.

#### Werk Leipzig mit höchster Drehzahl

Produziert wurden im Geschäftsjahr 2007/08 insgesamt 105.162 Fahrzeuge und damit 3,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Das Werk in Leipzig arbeitete an seiner Kapazitätsgrenze, mit 48.497 Einheiten der Cayenne-Baureihe liefen dort mehr Fahrzeuge denn je vom Band. Der Zuwachs beträgt im Vorjahresvergleich 34,1 Prozent. Vom 911 wurden in Stuttgart-Zuffenhausen 34.303 Fahrzeuge gefertigt, das war ein Rückgang um 12,0 Prozent. Die

Boxster-Baureihe kam insgesamt auf 22.356 produzierte Einheiten, ein Minus also von 16,3 Prozent. Darüber hinaus wurden in Weissach drei Rennfahrzeuge RS Spyder hergestellt.

#### Abermals neue Arbeitsplätze geschaffen

Der Erfolgskurs von Porsche ermöglichte auch die Schaffung neuer Arbeitsplätze. So erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten im Konzern um 5,5 Prozent auf 12.202 Personen. Neue Stellen entstanden vor allem in der Forschung und Entwicklung, im Vertrieb, im Werk Leipzig sowie bei den Tochtergesellschaften Porsche Consulting, Mieschke Hofmann und Partner (MHP) Gesellschaft für Management- und IT-Beratung mbH. In Leipzig laufen die Vorbereitungen für den Start der Serienfertigung des Gran Turismo Panamera auf Hochtouren. Insgesamt 600 neue Arbeitsplätze entstehen dort durch die Produktion der vierten Baureihe von Porsche. Die Neueinstellungen erfolgten sowohl im Berichtsjahr als auch im aktuellen Geschäftsjahr 2008/09.

#### Gestiegener Entwicklungsaufwand

Erneut fielen erhebliche Investitionen für die Entwicklung des neuen, viertürigen Gran Turismo Panamera an. Diese vierte Baureihe von Porsche wird im Jahr 2009 auf den weltweiten Märkten eingeführt. Darüber hinaus schlugen hohe Aufwendungen für den Hybridantrieb zu Buche, den Porsche sowohl in der Baureihe Cayenne als auch beim neuen Panamera einsetzen wird. Dadurch lagen die Aufwendungen für Eigenentwicklungen mit einem Zuwachs im dreistelligen Millionen-Euro-Bereich nochmals über dem bereits gestiegenen Vorjahresvergleichsniveau.

### **Rekordergebnis eingefahren**

Im vorangegangenen Geschäftsjahr war es Porsche gelungen, das Konzern-Vorsteuerergebnis durch die Beteiligung an der Volkswagen AG auf 5,857 Milliarden Euro zu steigern. Im Berichtsjahr konnte Porsche das Ergebnis vor Steuern im Konzern abermals deutlich auf 8,569 Milliarden Euro erhöhen. Erneut ist der überdurchschnittlich hohe Ergebnissprung auf Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Beteiligung an Volkswagen zurückzuführen.

Auch das operative Ergebnis vor Steuern, das bereinigt um Sondereffekte aus Kurssicherungen, das Zinsergebnis der Porsche Automobil Holding SE sowie Erträge aus der „at Equity“-Konsolidierung bei 1,0 Milliarden Euro lag, war sehr zufrieden stellend, da sich auch mehrere Faktoren belastend auf das Ergebnis auswirkten. Zu diesen Belastungen gehören die nochmals höheren Aufwendungen für die Entwicklung des Gran Turismo Panamera und des umweltfreundlichen Hybridantriebs, den Porsche in den Baureihen Cayenne und Panamera einsetzen wird.

Auch die veränderte Währungsrelation des Euro zum US-Dollar hat – verglichen mit dem vorangegangenen Geschäftsjahr – Spuren im Ergebnis von Porsche hinterlassen.

Da bezüglich der Volkswagen-Beteiligung die „at Equity“-Konsolidierung angewendet wird, muss dem Porsche Konzern ein anteiliger Jahresüberschuss der Volkswagen AG zugerechnet werden. Dabei werden für Porsche 30,3 Prozent der Stammaktien zugrunde gelegt. Diese entsprechen 22,3 Prozent der von der Volkswagen AG ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien. Der vom Porsche Konzern als Ertrag auszuweisende Betrag belief sich auf 1,007 Milliarden Euro. Die Dividende für die Beteiligung betrug 160,4 Millionen Euro. Diese Dividende wurde bei der Porsche SE als Beteiligungsergebnis bar vereinnahmt.

Die Erträge aus Kurssicherungsgeschäften, die mit Blick auf Zukäufe von Volkswagen-Aktien abgeschlossen wurden, summierten sich im Geschäftsjahr 2007/08 auf einen Betrag von 6,834 Milliarden Euro.

Dass Porsche im Berichtsjahr über ein im Wettbewerbsvergleich hervorragendes Ergebnisniveau verfügte, lag auch an der weiter verbesserten Produktivität, der Kostendisziplin und der umsichtigen

Absicherung gegenüber wichtigen Währungen wie dem US-Dollar. Der Jahresüberschuss stieg im Konzern um 50,7 Prozent auf 6,392 Milliarden Euro. Die Beteiligungsgesellschaften von Porsche im Inland und Ausland haben ihren Beitrag zu diesem positiven Ergebnisverlauf geleistet.

Bei der Porsche SE nahm das nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches ermittelte Vorsteuer-Ergebnis um 113,1 Prozent auf 6,217 Milliarden Euro zu. Der Jahresüberschuss stieg um 126,9 Prozent auf 4,380 Milliarden Euro. Hier machten sich neben den Erträgen aus Kurssicherungsgeschäften die Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen von 1,734 Milliarden Euro und den Beteiligungserträgen mit 160,4 Millionen Euro bemerkbar.

### **Investitionen und Abschreibungen**

Die Investitionen erreichten im Berichtsjahr erneut ein sehr hohes Niveau. Die Ursachen lagen zum einen an der Ausweitung des Geschäftsvolumens und der Vorbereitung neuer Modellvarianten, zum anderen fielen Ausgaben für etliche Baumaßnahmen an. Dies betrifft vor allem die Erweiterung des Werks Leipzig, in dem vom Jahr 2009 an die vierte Baureihe von Porsche gefertigt wird. Ein weiteres wichtiges Bauprojekt stellt der Neubau des Museums am Porscheplatz in Zuffenhausen dar. Insgesamt betragen die aktivierten Bauinvestitionen im Berichtsjahr 156,5 Millionen Euro.

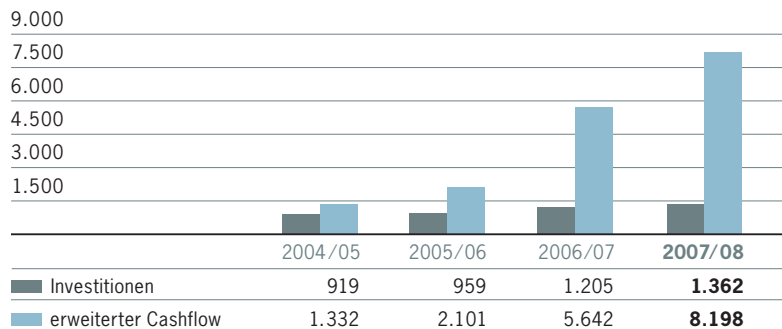
In Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte wurden 787,6 Millionen Euro nach 579,0 Millionen Euro im Vorjahr investiert. Bei den Finanzdienstleistungsgesellschaften betragen die Investitionen in Vermietete Vermögenswerte 573,9 Millionen Euro und damit 8,3 Prozent weniger als im Jahr zuvor.

Die von der Porsche SE getätigten Investitionen in das Finanzanlagevermögen belaufen sich auf 22,9 Millionen Euro. Hiervon betreffen 21,9 Millionen Euro die Aufstockung der Beteiligung an der Volkswagen AG, die im Rahmen des Pflichtangebots an alle Volkswagen Aktionäre aufgrund der Überschreitung der Stimmrechtsschwelle von 30 Prozent getätigt wurde. Auf die Gründung der Porsche Holding Finance plc., Dublin, entfallen 1,0 Millionen Euro.

Die Abschreibungen im Konzern erhöhten sich auf 569,4 Millionen Euro nach 531,7 Millionen Euro im

### Investitionen\* und erweiterter Cashflow

Cashflow erweitert um Veränderung der übrigen Rückstellungen  
in Millionen €



\* ohne Investitionen in das Finanzanlagevermögen

Vorjahr. Auf die vermieteten Vermögenswerte der Finanzdienstleistungsgesellschaften entfielen Abschreibungen in Höhe von 200,0 Millionen Euro (Vorjahr 182,9 Millionen Euro).

### Cashflow

Der erweiterte Cashflow – also einschließlich der Veränderung der Sonstigen Rückstellungen – belief sich im Berichtsjahr auf 8,198 Milliarden Euro nach 5,642 Milliarden Euro im Vorjahr. Die Bruttoliquidität stieg auf 11,393 Milliarden Euro nach 4,844 Milliarden Euro im Jahr zuvor. Demgegenüber steht der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Anleihen und gegenüber Kreditinstituten auf 14,470 Milliarden Euro nach 4,561 Milliarden Euro im Vorjahr.

Die Porsche Automobil Holding SE hat im Dezember 2007 über die Porsche Holding Finance plc, Dublin, im Rahmen einer Privatplatzierung eine Hybrid-Anleihe über eine Milliarde Euro Nominalvolumen herausgegeben. Die Transaktion wurde bei großen institutionellen Investoren in Europa, Asien und dem Mittleren Osten platziert. Dieser Erfolg ist um so bemerkenswerter, als die Finanzkrise in Nordamerika das Marktumfeld eintrübte und Porsche über kein Rating verfügt. Die Mittel aus der Platzierung dienen der Refinanzierung des VW-Engagements und der Liquiditätsreserve.

Das Eigenkapital im Konzern lag bei 16,846 Milliarden Euro nach 9,481 Milliarden Euro im vorangegangenen Geschäftsjahr.

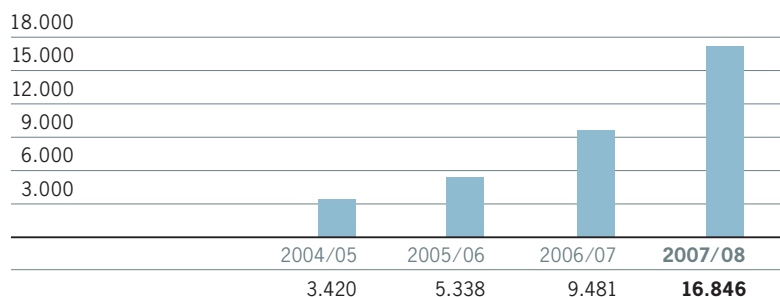
### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Porsche Automobil Holding SE hat am 16. September 2008 weitere 4,89 Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG erworben. Die Beteiligung an dem Wolfsburger Automobilhersteller erreichte damit insgesamt 35,14 Prozent der Stimmrechte. Dieser Schritt sicherte Porsche eine dauerhafte Mehrheit auf der VW-Hauptversammlung und damit die faktische Kontrolle über den Wolfsburger Konzern. Aufgrund dieser Beteiligungsverhältnisse war Porsche gesetzlich gezwungen, für die Volkswagen-Tochter Audi AG, Ingolstadt, ein formales Pflichtangebot vorzulegen. Da die Porsche Automobil Holding SE nicht die Absicht verfolgte, Audi-Aktien zu erwerben, bot das Unternehmen den Audi-Aktionären nur den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestpreis in Höhe von 485,83 Euro je Aktie. Zuvor hatte die Volkswagen AG erklärt, dass das Angebot für die gehaltenen 99,14 Prozent Audi-Aktien nicht angenommen werde. Praktisch verblieb somit für das Pflichtangebot nur ein Streubesitz von 0,86 Prozent, was rund 370.000 Audi-Aktien entsprach.

Die Annahmefrist für das Pflichtangebot war auf die kürzeste, gesetzlich zulässige Laufzeit von vier Wochen begrenzt. Sie begann am 29. September 2008.

Nach dem 16. September 2008 hat die Porsche Automobil Holding SE bis einschließlich 20. Oktober 2008 insgesamt weitere 7,49 Prozent der stimmberechtigten Anteile an der Volkswagen AG erworben.

### Eigenkapital in Millionen €



#### Dank an Mitarbeiter, Partner und Aktionäre

Erneut war im Berichtsjahr von den Porsche Mitarbeitern sowohl in Deutschland als auch im Ausland und über alle Bereiche des Unternehmens hinweg ein außergewöhnlicher Einsatz gefordert. Die hohe Produktion, die Vorbereitung neuer Modelle und die weltweite Präsentation neuer Fahrzeuge vor Journalisten, Händlern und Kunden waren besondere Herausforderungen. Dies galt auch für weitere Vertriebsaufgaben und Entwicklungsarbeiten. Für das große Engagement bedankt sich der Vorstand bei allen Beteiligten. Als Zeichen der Wertschätzung partizipieren wie in den Vorjahren die vollzeitbeschäftigten Tarifmitarbeiter mit mindestens einjähriger Betriebszugehörigkeit am guten Geschäftsergebnis. Sie erhalten eine freiwillige Sonderzahlung in Höhe von 6.000 Euro.

Der Dank gilt gleichermaßen den Aktionären, die erneut ihr Vertrauen in die hervorragenden Zukunftsperspektiven des Unternehmens bewiesen haben, den Arbeitnehmervertretern, die weitreichende strategische Entscheidungen gemeinsam mit der Geschäftsleitung getragen haben, sowie den Zulieferern und den Partnern in den Vertriebsorganisationen. Ohne deren tatkräftige Unterstützung hätte Porsche seine ehrgeizigen Ziele nicht erreichen beziehungsweise vielfach übertreffen können.

#### Vergütungsbericht

Die Vergütung des Vorstands enthält als Elemente feste und variable Bezüge. Ferner bestehen Zusagen für den Fall der Mandatsbeendigung in Form von Ruhesummen. Nähere Einzelheiten sind

im Konzernanhang unter Anmerkung [38] „Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands“ angegeben.

#### Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Nach § 91 Absatz 2 Aktiengesetz ist Porsche verpflichtet, ein Risikomanagement und Früherkennungssystem zu unterhalten. Das Handelsgesetzbuch schreibt weiter vor, über die zukünftige Entwicklung und die damit verbundenen Chancen und Risiken zu berichten. In jährlichen Planungsrunden werden die Chancen und Risiken geschäftsübergreifend untersucht und bewertet. Unterjährig wird der Erfüllungsgrad der aus den Planungsrunden resultierenden Ziele durch das Berichtssystem kontrolliert. Sollte es zu möglichen Abweichungen sowie Veränderungen der Markt- oder Wettbewerbslage kommen, werden diese durch das Kontrollsystem sofort erfasst, analysiert und die Entscheidungsträger im Unternehmen umgehend darüber unterrichtet. Dieses Vorgehen erlaubt es, negative Entwicklungen zeitnah zu erkennen und sofortige Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Die Hauptrisiken der Porsche Automobil Holding SE bestehen aus deren Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Um die Kursentwicklung der VW-Aktie einschätzen zu können, werden regelmäßig Schätzungen von Analysten sowie sonstige Analystenbewertungen der Aktie beobachtet.

Die Aktien der Porsche AG werden vollständig von der Porsche SE gehalten. Zwischen den Unter-

nehmen besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, der die herrschende Porsche SE zur Verlustübernahme verpflichtet. Aus diesem Grund können Risiken der Porsche AG auch ein Risiko für die Porsche SE darstellen. Die Risiken und das Risikofrühwarnsystem der Porsche AG werden als Folge genauer erläutert.

Bei der Porsche AG werden die Chancen und Risiken im Konzern in den jährlichen Planungs- runden bewertet. Während des Jahres erfolgt über das Berichtssystem eine laufende Kontrolle. Abweichungen werden analysiert, erfasst und bei negativen Entwicklungen kommen Gegenmaßnahmen zur Anwendung. Darüber hinaus überwachen und dokumentieren die Abteilungen „Risk Management“ und „Interne Revision“ die Risiken und Frühwarnsysteme. Stellen sie neue oder geänderte Risiken fest, unterrichten sie den Vorstand sofort und unterbreiten ihm Optimierungsvorschläge.

#### **Fortlaufende Kontrolle von betrieblichen Abläufen**

Nach den Bewertungen der Abschlussprüfer erfüllt das Porsche Risikofrüherkennungssystem die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Absatz 2 Aktiengesetz. Bei der Porsche AG sind keine Entwicklungen festgestellt worden, die bestandsgefährdend sein könnten oder geeignet sind, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen.

Risiken lassen sich jedoch niemals vollständig ausschließen. Ereignissen wie Brände oder Explosionen können die Betriebsabläufe erheblich stören. Durch regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen und bau- sowie prozesstechnische Schutzmaßnahmen erfolgt ein präventiver Schutz. Darüber hinaus sind Betriebsunterbrechung und Sachschäden Bestandteil des Versicherungsschutzes. Naturkatastrophen, terroristische Aktivitäten, Pandemien oder Gesetzesänderungen sind Risiken, die teilweise schwer zu antizipieren sind, die aber beim Eintreten erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen haben können.

Die aktuelle CO<sub>2</sub>-Debatte sowie der öffentliche Druck, den Verbrauch der Fahrzeuge zu reduzieren, könnten Auswirkungen auf den Absatz haben. Mit der Entwicklung verbrauchsreduzierter Antriebe wie dem Hybridantrieb, der in den Baureihen Cayenne und Panamera zum Einsatz kommen wird, stellt sich die Porsche AG diesen Anforderungen.

Nachfrage und Absatz werden auch durch das wirtschaftliche Umfeld beeinflusst. Durch intensive lokale Marktbeobachtungen und Frühwarnindikatoren erkennt Porsche rechtzeitig einen möglichen Absatzrückgang. Durch eine Umverteilung der markt-spezifischen Fahrzeugvolumina sowie durch die Erschließung neuer Märkte können lokale Absatzreduzierungen weitgehend ausgeglichen werden.

Die steigenden Rohstoff- und Rohölpreise beeinflussen in zunehmendem Maße die Produktionskosten. Um die Materialkosten der Porsche AG vorausschauend einplanen zu können, werden die Rohstoffmärkte permanent überwacht und analysiert.

Ferner wird durch langfristige Lieferantenverträge das Preisänderungsrisiko reduziert. Um die Porsche AG vor Finanzrisiken zu schützen, senkt die Treasury-Abteilung auf Grundlage der geplanten Absatzzahlen die Währungsrisiken durch den Einsatz von Kurssicherungsgeschäften. Für Termin-geschäfte und Optionen greift das Unternehmen auf große internationale Finanzpartner zurück, wobei die Zusammenarbeit nach einheitlichen Richtlinien erfolgt und einer fortlaufenden Überwachung unterliegt. Eine Politik größtmöglicher finanzieller Absicherung wird auch bei der Liquiditätsvorsorge betrieben. Es wurden Anleihen begeben, die wegen derzeit ausreichender Liquidität aus dem operativen Geschäft als Reserven zinsertragbringend angelegt wurden. Um den Risiken aus den Geld- und Kapitalmärkten zu begegnen, hat die Porsche AG zusammen mit professionellen Asset Managern ein Risiko-Managementsystem etabliert, mit dem eine statistische Wahrscheinlichkeit eines Kapitalverlusts frühzeitig berechnet werden kann. Gleichzeitig ist es das Ziel, eine angemessene Rendite zu erzielen.

Neben der absoluten Preisentwicklung bei Kapitalanlagen besteht ferner das Risiko, dass eine vollständige, jederzeitige Veräußerung der Wertpapieranlagen als Folge von Marktunregelmäßigkeiten nicht oder nur eingeschränkt gegeben ist (Liquiditätsrisiko). Die Eingrenzung dieses Risikos erfolgt mittels gezielter Streuung von Kapitalanlagen sowie deren kontinuierlicher Überwachung im zentralen Treasury. Dabei steht im Einzelfall die Liquidität immer vor der Rentabilität.

Die Porsche SE hat Aktienoptionen der Volkswagen-Aktie erworben, damit der Anschaffungspreis der Aktie gesichert ist. Zinsinstrumente wie der Ab-

# PORSCHE SE

100%

ca. 42,6% der Stammaktien <sup>1)</sup><sup>1)</sup> Stand 20. Oktober 2008

schluss von Zinsswaps oder Optionen werden eingesetzt, um die Zinsrisiken zu begrenzen. Darüber hinaus werden Ausfallrisiken durch ein intensives Forderungs-Managementsystem reduziert.

Das Leasinggeschäft begründet für Porsche das Risiko, dass sich die Fahrzeuge nach Beendigung der Leasingverträge nicht mit dem geplanten Preis ver-

kaufen lassen. Diesem Restwertisiko begegnet man durch laufende Überwachung der geplanten Restwertentwicklungen in den lokalen Märkten und entsprechenden Rückstellungen. Um das Ausfallrisiko aus dem Fahrzeug-Finanzierungsprogramm zu Gunsten der Händler gering zu halten, werden die an dem Programm teilnehmenden Händler sorgfältig bewertet, so dass die Höhe der Finanzierung, die zu for-



dernden Sicherheiten sowie die Laufzeit angemessen sind. Der Forderungsbestand erfährt eine regelmäßige Überwachung, und bei auffälligen Händlern kommen sofort Sicherheitsmaßnahmen zum Einsatz.

Die Porsche AG entwickelt zur Verwirklichung ihrer strategischen Absatzplanung ständig neue Produkte. Zur Vermeidung von Entwicklungen, die am Käuferinteresse vorbeigehen, führt das Unternehmen vor der Entscheidung über neue Fahrzeugprojekte Trenderhebungen und Marktbefragungen durch. Der möglichen Verletzung von Schutzrechten bei Fahrzeugentwicklungen, die zu erheblichen Schadenersatzforderungen führen könnten, begegnet die Porsche AG – begleitend zur Entwicklung – durch weltweite Schutzrechtsrecherchen. Sollten Schutzrechte Dritter tangiert werden, ist Porsche in der Lage dies frühzeitig zu erkennen.

Der Ausfall der IT-Systeme kann zu einem beträchtlichen Schadenvolumen führen, wenn dadurch beispielsweise die Produktion der Fahrzeuge unterbrochen würde. Die Wahrscheinlichkeit, dass das IT-System ausfällt, ist zwar gering, dennoch hat die Porsche AG ein Notfall- und Katastrophen-Vorsorgeprogramm aufgesetzt, in dem wichtige Daten und Maschinen dupliziert sind. Das Programm wird laufend an die betriebliche Anforderungen angepasst. Sensible Daten können auch durch unberechtigte Datenzugriffe missbraucht werden. Um sich vor diesem Risiko zu schützen, bestehen bei der Porsche AG detaillierte Zugriffsberechtigungskonzepte sowie Verfahrensanweisungen, in denen der Vorgang mit sensiblen Daten verbindlich vorgegeben ist. Darüber hinaus gibt es technische Gegenmaßnahmen wie Virencanner und Firewall-Systeme.

Um Produktionsverzögerungen zu minimieren, existiert bei Porsche ein Eskalationsstufenmodell. Im Falle der Überschreitung von definierten Grenzwerten – zum Beispiel bei einer zu hohen Anzahl von Fahrzeugen, die in der falschen Reihenfolge auf das Band laufen –, wird ein bestimmter Teilnehmerkreis einberufen, um umgehend entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten. Dieser Prozess hilft sicherzustellen, dass die Fahrzeuge planmäßig gefertigt werden.

Ein positives Image ist bei jedem Unternehmen wesentlich. Die Kommunikationsstrategie von Porsche stellt sicher, dass in Krisenszenarien oder bei Ereignissen, die das Image beschädigen könnten, schnell und professionell kommuniziert und agiert

wird. Das laut Umfragen positive Image von Porsche als Arbeitgeber hilft dem Unternehmen, qualifiziertes Personal zu finden und langfristig an sich zu binden. Dem Risiko, dass qualifizierte Fach- und Führungskräfte abwandern und damit ein Erfahrungs- und Wissensverlust einhergeht, begegnet Porsche durch attraktive Anstellungsbedingungen und Weiterbildungsprogramme.

Wie jedes andere Unternehmen auch, kann Porsche in ein Gerichts- oder Schiedsverfahren verwickelt werden. Gegenwärtig bestehen aber keine Verfahren, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

#### **Umfassende Qualitätssicherung**

Eine gute Produktqualität ist für das Image ausschlaggebend. Um qualitativ hochwertige Produkte herzustellen, arbeitet die Entwicklung eng mit den Serienlieferanten zusammen. Die Zusammenarbeit führt jedoch nicht nur zu wirtschaftlichen Vorteilen, sondern auch zu Abhängigkeiten. Lieferverzögerungen oder Lieferausfälle führen aufgrund der heutigen „just in time“ Teilesendungen rasch zu Produktionsstillständen. Das Risiko-Managementsystem der Porsche AG sieht deswegen vor, dass Zulieferer sorgfältig ausgewählt und kontrolliert werden. Es wird ein technisches und wirtschaftliches Profil erstellt, und zugleich die Bonität des Lieferanten fortlaufend überprüft. Die Bonitätsprüfung eröffnet die Möglichkeit, dass insolvenzgefährdete Betriebe früh erkannt werden. An die heutigen Zulieferer werden durch kurze Entwicklungszeiten und den Kostendruck hohe Anforderungen gestellt. Die Teilleieferungen werden regelmäßig durch Qualitäts- und Terminkontrollen überprüft.

Nicht nur bei der Produktion, sondern auch bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge werden die hohen Qualitätsziele der Porsche AG umgesetzt. Dabei wird sichergestellt, dass alle technischen und qualitativen Anforderungen berücksichtigt und erreicht werden. Gewährleistungs-, Produkthaftansprüche und Rückrufaktionen können erhebliche Kosten verursachen. Qualitätssichernd wirken dabei die bei der Porsche AG eingesetzten Quality-Gate-Systeme. Diese bewirken, dass nach Ablauf einer zuvor definierten Entwicklungsphase der Zielerreichungsgrad gemessen und damit der Projektfortschritt festgestellt werden kann. Falls die Entwicklungsziele nicht erreicht sind, müssen die verantwortlichen Bereiche Lösungen vorschlagen,



wie die Entwicklungsziele ohne erhebliche Verzögerung für das Entwicklungsprojekt erreicht werden können.

Falls trotz dieser Risikovorbeugung nach dem Start der Produktion Produktmängel auftreten, werden diese Mängel in den Absatzmärkten erfasst und ausgewertet. Ziel ist es, die Ursachen festzustellen und zu beheben. Hierfür gibt es bei der Porsche AG einen interdisziplinär besetzten Arbeitskreis, der Abhilfemaßnahmen im Fertigungsprozess von Porsche oder beim Lieferanten einleitet.

#### **Abhängigkeitsbericht erstellt**

In den vergangenen Jahren hat sich – wie bereits in den vorangegangenen Geschäftsberichten erwähnt – die Beteiligungsstruktur der Stammaktionäre an der Porsche SE geändert, da diese ihre Anteile neu strukturiert haben. Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat Porsche entsprechend § 312 Aktiengesetz auf Empfehlung seiner Rechtsberater einen Bericht über die Beziehungen zu den mit den Stammaktionären verbundenen Unternehmen erstellt (Abhängigkeitsbericht). Als Ergebnis dieses Berichts ist folgendes festzuhalten: „Die Porsche Automobil Holding SE hat nach den Umständen, die ihr zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die in diesem Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht beziehungsweise eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen nach § 312 Abs. 1 S. 2 Aktiengesetz lagen im Geschäftsjahr nicht vor.“

#### **Ausblick**

Der weitere Verlauf der weltwirtschaftlichen Entwicklung birgt weit mehr Risiken, als dies in den vergangenen Jahren der Fall war. In den USA versuchten die Regierung und die Notenbank in der ersten Jahreshälfte 2008, mit Steuerschecks und Zinssenkungen die Wirtschaft zu stabilisieren. Allerdings weitete sich die Finanzkrise dramatisch aus.

Die Pleite einer großen Investmentbank und die 700 Milliarden Dollar teure Rettungsaktion der US-Regierung für die amerikanische Bankenwelt führten vor Augen, dass die Weltkonjunktur gegen Ende des Jahres 2008 der sprichwörtliche Riese ist, der auf tönernen Füßen steht. Selbst wenn eine längere Rezession in den USA doch noch vermieden werden kann, ist im kommenden Jahr 2009 allenfalls eine sehr langsame Erholung der Wirtschaft möglich.

Neben der US-Konjunktur ist der hohe Ölpreis ein entscheidender Faktor für die Entwicklung der Wirtschaft rund um den Erdball. Ein weiterer Preisschock könnte erneut Wachstumseinbußen zur Folge haben. Nach dem Höchststand von 147 Dollar für ein Barrel Rohöl, der Mitte 2008 erreicht war, sind die Notierungen erfreulicherweise wieder gesunken. Darin spiegelt sich aber auch die schwächere Weltkonjunktur und die daraus resultierende geringere Nachfrage wider.

Die Länder der Eurozone profitierten im Herbst des Jahres 2008 zwar noch von ihren Exporten in die wachsenden Schwellenländer wie China, Russland und Indien. Allerdings können sie sich dadurch nicht



von der drohenden Rezession, die von den USA ausgeht, abkoppeln. Das gilt auch für Deutschland. Daran kann auch das hunderte Milliarden Euro umfassende Rettungspaket zur Begrenzung der Finanzkrise, das die Europäische Union im Oktober 2008 auflegte, kaum etwas ändern.

Die deutsche Wirtschaft ist mit ihrem Produktportfolio gut auf den Auslandsmärkten aufgestellt. Sie bietet hochwertige Konsum- und Investitionsgüter an, die nicht nur in China, sondern auch in den reichen Ölländern nachgefragt werden. Der Export ist nach wie vor die wichtigste Triebkraft für die Konjunktur. Wenn sich der Ölpreis und die Inflation günstig entwickeln, könnte sich auch der private Konsum 2009 wieder beleben, zumal die Arbeitslosigkeit niedrig bleiben dürfte. Um eine Wachstumspause kommt aber auch Deutschland nicht herum.

#### **Neuer 911 Carrera kommt bei Kunden gut an**

Mit Blick auf das aktuelle Geschäftsjahr 2008/09 sieht die Porsche Automobil Holding SE eine gute Nachfrage nach den neuen 911 Carrera-Modellen mit Benzin-Direkteinspritzung und Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Am 20. September 2008 startete die Basisversion des 911 Carrera auch auf dem wichtigen US-amerikanischen Markt. Als jüngstes Mitglied der neuen 911-Familie mit den verbrauchsreduzierten Antrieben werden am

25. Oktober 2008 die 911 Targa-Modelle auf den weltweiten Märkten eingeführt. Im Frühjahr wird die Attraktivität der Produktpalette mit der Neuauflage der Mittelmotor-Sportwagen der Boxster-Baureihe nochmals erhöht.

Gleichwohl ist es schwierig, in der derzeitigen wirtschaftlichen Situation verlässliche Aussagen über den Verlauf des gesamten aktuellen Geschäftsjahres zu machen. Den nächsten Wachstumsschub erwartet Porsche erst im folgenden Geschäftsjahr 2009/10, wenn der Panamera auf den Markt kommen wird. Mit dem viertürigen und viersitzigen Gran Turismo wird Porsche nicht nur in den großen Zukunftsmärkten China, dem Mittleren Osten und Russland an dem Marktwachstum bei Luxusfahrzeugen teilhaben, sondern darüber hinaus in den angestammten Verkaufsregionen in Europa, Nordamerika und Japan für Furore sorgen.

Stuttgart, den 20. Oktober 2008

Porsche Automobil Holding SE  
Der Vorstand



## Corporate Governance Bericht

Eine verantwortungsbewusste, transparente und effiziente Unternehmensführung und -kontrolle ist integraler Bestandteil der Unternehmenskultur von Porsche.

Ein wesentlicher Schritt zur Weiterentwicklung der Corporate Governance Struktur von Porsche war die am 13. November 2007 abgeschlossene Umwandlung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in die Porsche Automobil Holding SE. Diese international ausgerichtete Unternehmensform ermöglicht eine moderne und effiziente Unternehmensverfassung und schafft so die besten Voraussetzungen für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Porsche Konzerns.

### **Unternehmensverfassung der Porsche Automobil Holding SE**

Gesetzliche Grundlagen für die Unternehmensverfassung der Porsche Automobil Holding SE sind im Wesentlichen die europäischen SE-Vorschriften und das deutsche SE-Ausführungsgesetz sowie das deutsche Aktiengesetz. Die sich daraus gegenüber der Verfassung einer Aktiengesellschaft ergebenden Unterschiede betreffen in erster Linie die Bildung und Zusammensetzung des Aufsichtsrats. Das duale Leitungssystem mit einer strikten Trennung von Vorstand und Aufsichtsrat, der Grundsatz der paritätischen Mitbestimmung im Aufsichtsrat sowie die Mitverwaltungs- und Kontrollrechte der Aktionäre in der Hauptversammlung bestehen als wesentliche Kernelemente der Unternehmensverfassung auch in der Porsche Automobil Holding SE unverändert fort.

### **Unternehmensleitung durch den Vorstand**

Der Vorstand leitet die Porsche Automobil Holding SE und den Porsche Konzern in eigener Verantwortung und vertritt die Gesellschaft bei Geschäften mit Dritten. Seine wesentlichen Aufgaben liegen in der strategischen Ausrichtung und Steuerung des Porsche Konzerns sowie der Einhaltung und Überwachung eines effizienten Risikomanagementsystems. Besteht der Vorstand – wie zurzeit – aus zwei Mitgliedern, können Entscheidungen nur einstimmig getroffen werden. Die nähere Ausgestaltung der Tätigkeit des Vorstands ist in einer Geschäftsordnung geregelt.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über die Planung, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens und stimmt mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung des Porsche Konzerns ab. Bestimmte in der Satzung der Porsche Automobil Holding SE und der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegte Geschäfte darf der Vorstand nur ausführen, wenn er zuvor die Zustimmung des Aufsichts-

rats eingeholt hat. Dazu zählen unter anderem der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmen ab einer bestimmten Größenordnung, die Begründung und Auflösung von Standorten, die Aufnahme oder Einstellung von Geschäftsfeldern sowie Rechtsgeschäfte mit Stammaktionären oder Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche Automobil Holding SE.

#### **Überwachung der Unternehmensleitung durch den Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Eine grundsätzliche Unabhängigkeit des Aufsichtsrats bei der Kontrolle des Vorstands wird strukturbedingt bereits dadurch gewährleistet, dass ein Mitglied des Aufsichtsrats nicht zugleich dem Vorstand angehören darf und beide Gremien auch nach den ihnen zugewiesenen Kompetenzen streng voneinander getrennt sind.

Für den Aufsichtsrat war der Rechtsformwechsel in eine SE mit wesentlichen Änderungen bei den Rechtsgrundlagen verbunden. Das deutsche Mitbestimmungsgesetz, in dem die Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats einer deutschen Aktiengesellschaft geregelt ist, findet für die SE keine Anwendung. Stattdessen bestimmen sich Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats nach den europäischen SE-Vorschriften. Diese werden ergänzt durch die mit Vertretern der europäischen Porsche Arbeitnehmer abgeschlossene Mitbestimmungsvereinbarung, in der die Kompetenzen der Arbeitnehmer im Betriebsrat der Porsche Automobil Holding SE sowie das Verfahren zur Wahl des SE-Betriebsrats und die Vertretung der Arbeitnehmer im SE-Aufsichtsrat festgelegt sind, sowie entsprechende Satzungsregelungen. Der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE wird paritätisch durch Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter besetzt, wobei die Grundzüge der deutschen Mitbestimmung auf die Porsche Automobil Holding SE übertragen wurden. Der Aufsichtsrat trifft seine Entscheidungen mit einfacher Mehrheit der an der Abstimmung teilnehmenden Aufsichtsratsmitglieder. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden, der immer ein von den Anteilseignern gewähltes Aufsichtsratsmitglied sein muss.

Der Aufsichtsrat hat einen Präsidialausschuss gebildet, der als Personalausschuss fungiert und

außerdem in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte entscheidet. Weitere Ausschüsse werden bei Bedarf gebildet.

#### **Rechte der Aktionäre**

Die Aktionäre üben die ihnen zustehenden Rechte in der Hauptversammlung aus. Bei der Beschlussfassung gewährt jede Stammaktie der Porsche Automobil Holding SE eine Stimme. Es gibt keine Aktien mit Mehrfach- oder Vorzugsstimmrechten. Ein Höchststimmrecht existiert ebenfalls nicht. Jeder Aktionär ist berechtigt, an der Hauptversammlung teilzunehmen, sich zu den Gegenständen der Tagesordnung zu äußern, Anträge zu stellen und Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu verlangen, soweit dies zur sachgemäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist. Die Hauptversammlung wählt die Mitglieder des Aufsichtsrats, wobei sie bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter an die Vorschläge der Arbeitnehmer gebunden ist. Die Hauptversammlung beschließt unter anderem über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Verwendung des Bilanzgewinns, die Durchführung von Kapitalmaßnahmen sowie die Vornahme von Satzungsänderungen.

#### **Rechnungslegung und Abschlussprüfung**

Die Rechnungslegung des Porsche Konzerns erfolgt in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind. Es werden die am Abschlussstichtag anzuwendenden Standards des International Accounting Standards Board (IASB), London, sowie die für das Geschäftsjahr gültigen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) berücksichtigt. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche Automobil Holding SE als der Muttergesellschaft des Porsche Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB). Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

#### **Risikomanagement**

Porsche verfügt über ein konzernweites Risikomanagementsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Risikomanagementsystem bei Porsche wird fortlaufend auf seine Effizienz geprüft und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingun-

gen kontinuierlich optimiert. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 19 bis 23.

#### **Kommunikation und Transparenz**

Porsche legt Wert auf eine transparente Kommunikation und unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage des Unternehmens und seine Geschäftsentwicklung. Als Informationsquelle dient dabei insbesondere die Internetseite [www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com), auf der sämtliche Pressemitteilungen und Finanzberichte ebenso eingestellt sind wie die Satzung der Porsche Automobil Holding SE und Informationen zur Hauptversammlung.

Neben der regelmäßigen Berichterstattung informiert Porsche auf Grundlage von § 15 Wertpapierhandelsgesetz über nicht öffentlich bekannte Umstände, die geeignet sind, im Falle ihres Bekanntwerdens den Börsenpreis der Porsche Aktie erheblich zu beeinflussen. Auch diese Ad hoc-Mitteilungen sind auf der Homepage von Porsche eingestellt.

#### **Directors' Dealings**

Nach § 15a Wertpapierhandelsgesetz sind Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats, sonstige Führungspersonen sowie mit diesen in enger Beziehung stehende Personen verpflichtet, den Erwerb oder die Veräußerung von Porsche Aktien und sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten offen zu legen. Die Porsche Automobil Holding SE veröffentlicht solche Mitteilungen über derartige Transaktionen auf der Porsche Homepage.

#### **Entsprechens-Erklärung zum Corporate Governance Kodex**

##### **Zum Hintergrund**

Am 26. Februar 2002 hat die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex einen Standard guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung für börsennotierte Gesellschaften vorgelegt. Mit einer Entsprechenserklärung sind Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Gesellschaft verpflichtet, einmal jährlich zu erklären, ob den Empfehlungen des Kodex entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden. Die nachfolgende Erklärung bezieht sich für den Zeitraum bis zum 8. August 2008 auf die Kodex-

Fassung vom 14. Juni 2007 und für den Zeitraum seit dem 9. August 2008 auf die Kodex-Fassung vom 6. Juni 2008, die am 8. August 2008 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde.

#### **Entsprechens-Erklärung der Porsche Automobil Holding SE**

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Aktiengesetz, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex grundsätzlich entsprochen wurde und wird. Jedoch wurden und werden die folgenden Empfehlungen – vor allem aufgrund unternehmensspezifischer Besonderheiten – nicht angewendet:

„Schließt die Gesellschaft für Vorstand und Aufsichtsrat eine D&O-Versicherung ab, so soll ein angemessener Selbstbehalt vereinbart werden.“ (Ziffer 3.8 Abs. 2 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Dieser Empfehlung wird nicht gefolgt. Porsche versichert das D&O (Directors and Officers)-Risiko in seiner allgemeinen Sach- und Haftpflichtversicherung ohne spezifischen Selbstbehalt mit der zu zahlenden Gesamtprämie. Ein erheblicher Selbstbehalt, der wegen des zu beachtenden Gleichheitsgrundsatzes nur einheitlich sein könnte, würde die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder je nach ihren privaten Einkommens- und Vermögensverhältnissen sehr unterschiedlich treffen. Ein weniger vermögendes Mitglied des Aufsichtsrats könnte im Ernstfall in existenzielle Schwierigkeiten kommen, was in Anbetracht gleicher Pflichten nicht als gerecht zu betrachten ist.

„Das Aufsichtsratsplenum soll auf Vorschlag des Gremiums, das die Vorstandsverträge behandelt, das Vergütungssystem für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente beschließen und soll es regelmäßig überprüfen.“ (Ziffer 4.2.2 Abs. 1 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Die Struktur des Vergütungssystems für den Porsche Vorstand wird im Aufsichtsratsplenum beraten und dort in regelmäßigen Abständen überprüft.



Die Beschlussfassung über das Vergütungssystem einschließlich der wesentlichen Vertragselemente erfolgt demgegenüber durch den Präsidialausschuss, der gleichzeitig als Personalausschuss fungiert. Wir sehen keine Veranlassung von dieser bewährten Aufgabenteilung in Zukunft abzuweichen.

„Bei Abschluss von Vorstandsverträgen soll darauf geachtet werden, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund einschließlich Nebenleistungen den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrages vergüten. Für die Berechnung des Abfindungs-Caps soll auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt werden.“ (Ziffer 4.2.3 Abs. 4 Deutscher Corporate Governance Kodex)

„Eine Zusage für Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit infolge eines Kontrollwechsels (Change of Control) soll 150 Prozent des Abfindungs-Caps nicht übersteigen.“ (Ziffer 4.2.3 Abs. 5 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Die Umsetzung der neuen Empfehlungen in Ziffer 4.2.3 Absatz 4 und der darauf aufbauenden Empfehlung in Absatz 5 des Deutschen Corporate Governance Kodex begegnet erheblichen rechtlichen wie praktischen Schwierigkeiten. Wir sehen daher von einer Umsetzung der neuen Kodex-Empfehlung ab.

„Die Offenlegung [der Gesamtvergütung jedes Vorstandsmitglieds] soll in einem Vergütungsbericht erfolgen, der als Teil des Corporate Governance Berichts auch das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder in allgemein verständlicher Form erläutert.“ (Ziffer 4.2.5 Abs. 1 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Eine individualisierte Offenlegung der Vorstandsbezüge wird bei Porsche nicht vorgenommen. Unseres Erachtens stehen die damit verbundenen Nachteile – insbesondere eine zwangsläufige Nivellierung der Vorstandsbesoldung im Unternehmen nach oben sowie eine Verletzung des Persönlichkeitsrechts der Vorstandsmitglieder – in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen einer solchen Praxis für Anleger. Diesem sind die der Differenzierung der Vorstandsgehälter zugrunde liegenden Kriterien und Maßstäbe ohnehin nicht bekannt. Die zum Verzicht auf die Offenlegung gesetzlich vorgesehenen Beschlüsse hat die ordentliche Hauptversammlung der Porsche AG am 27. Januar 2006 und die außerordentliche Hauptversammlung der Porsche AG am 26. Juni 2007 einstimmig gefasst.

Die Grundzüge des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder werden im Konzernanhang erläutert. Mit einer darüber hinausgehenden Erläuterung in einem separaten Vergütungsbericht ist aus unserer Sicht kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn für den Anleger verbunden.



„Der Vergütungsbericht soll auch Angaben zur Art der von der Gesellschaft erbrachten Nebenleistungen enthalten.“ (Ziffer 4.2.5 Abs. 3 Satz 2 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Im Konzernanhang werden die Gesamtsumme der Vorstandsbezüge und deren Zusammensetzung nach fixen und erfolgsabhängigen Anteilen ausgewiesen. In einer Erläuterung der von der Gesellschaft erbrachten Nebenleistungen in einem separaten Vergütungsbericht sehen wir keinen zusätzlichen Nutzen für den Anleger.

„Der Aufsichtsrat soll abhängig von den spezifischen Gegebenheiten des Unternehmens und der Anzahl seiner Mitglieder fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden.“ (Ziffer 5.3.1 Satz 1 Deutscher Corporate Governance Kodex)

„Der Aufsichtsrat soll einen Prüfungsausschuss (Audit Committee) einrichten, der sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements und der Compliance, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen.“ (Ziffer 5.3.2 Satz 1 und 2 Deutscher Corporate Governance Kodex)

„Der Aufsichtsrat soll einen Nominierungsausschuss bilden, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorschlägt.“ (Ziffer 5.3.3 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Porsche verfügt über einen sehr qualifizierten und engagierten Aufsichtsrat mit nur zwölf Mitgliedern. Die Praxis bei Porsche ist seit jeher gekennzeichnet durch eine sehr detaillierte Unterrichtung des gesamten Aufsichtsrats, insbesondere zu Fragen der Strategie, der Rechnungslegung und des Risikomanagements, sowie einer intensiven Diskussion des gesamten Gremiums mit dem Wirtschaftsprüfer. Ebenso befasst sich der Aufsichtsrat eingehend mit den Beschlussvorschlägen an die Hauptversammlung einschließlich von Wahlvorschlägen für Aufsichtsratsmitglieder. Der Aufsichtsrat hat da-

her neben einem Präsidialausschuss, der als Personalausschuss fungiert und außerdem in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte entscheidet, keine weiteren Ausschüsse gebildet, da dies weder der Arbeitsweise des Aufsichtsrats entsprechen noch dessen Arbeit verbessern würde.

„Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu ermöglichen, soll dem Aufsichtsrat eine nach seiner Einschätzung ausreichende Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören. Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand steht, die einen Interessenkonflikt begründet.“ (Ziffer 5.4.2 Satz 1 und 2 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Zum besonderen Charakter der Aktionärsstruktur der Porsche Automobil Holding SE passt diese Empfehlung nicht. Zu den Stammaktionären der Familien Porsche und Piëch bestanden und bestehen vielfältige Beziehungen. Mitglieder beider Familien sind im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE vertreten und nehmen dort als Miteigentümer Kontrollfunktionen wahr. Einen Interessenkonflikt können wir dabei nicht erkennen.

„Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder soll im Corporate Governance Bericht individualisiert, aufgegliedert nach Bestandteilen ausgewiesen werden.“ (Ziffer 5.4.6 Abs. 3 Satz 1 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Wir weisen die Aufsichtsratsbezüge im Konzernanhang in einer Summe aus. Eine individuelle Ausweisung nehmen wir nicht vor, weil wir darin in Anbetracht der Höhe der Vergütung sowie der in der Satzung enthaltenen Festlegungen keinen zusätzlichen Nutzen für Anleger sehen.

Auch die vom Unternehmen an die Mitglieder des Aufsichtsrats gezahlten Vergütungen oder gewährten Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, sollen individualisiert im Corporate Governance Bericht gesondert angegeben werden.“ (Ziffer 5.4.6 Abs. 3 Satz 2 Deutscher Corporate Governance Kodex)



Die Möglichkeit, jederzeit auf die Expertise einzelner Familiengeschafter zu speziellen Themen zurückgreifen zu können, stellt einen besonderen Vorteil für die Porsche Automobil Holding SE dar. Wie im Konzernanhang erläutert, erfolgt diese Zusammenarbeit unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und zu Bedingungen, die branchenüblich sind und auch bei vergleichbaren Geschäften mit Dritten eingehalten werden. Individualisierte Angaben über Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen im Corporate Governance Bericht sollen aus grundsätzlichen Erwägungen nicht erfolgen.

„Über die gesetzliche Pflicht zur unverzüglichen Mitteilung und Veröffentlichung von Geschäften in Aktien der Gesellschaft hinaus, soll der Besitz von Aktien der Gesellschaft oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente, von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern angegeben werden, wenn er direkt oder indirekt größer als ein Prozent der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien ist. Übersteigt der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder ein Prozent der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien, soll der Gesamtbesitz getrennt nach Vorstand und Aufsichtsrat angegeben werden. Die vorgenannten Angaben sollen im Corporate Governance Bericht enthalten sein.“ (Ziffer 6.6 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Alle Stammaktien sind im Besitz der Familien Porsche und Piëch; Stimmrechtsmitteilungen unserer Aktionäre nach dem Wertpapierhandelsgesetz

werden wie von diesem Gesetz vorgeschrieben von der Porsche Automobil Holding SE veröffentlicht. Mitteilungen über Erwerb und Veräußerung von Porsche Vorzugsaktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 15a Wertpapierhandelsgesetz werden veröffentlicht, soweit dies § 15a Wertpapierhandelsgesetz vorschreibt. Eine darüber hinausgehende Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente ist bisher nicht erfolgt und auch künftig nicht beabsichtigt.

„Der Konzernabschluss soll binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende, die Zwischenberichte sollen binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich sein.“ (Ziffer 7.1.2 Satz 4 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Porsche hat entsprechend seinem abweichenden Geschäftsjahr bewährte Rhythmen der Veröffentlichung festgelegt, die dem Unternehmen eine optimale Publizität sichern. Ein Abweichen von dieser Praxis halten wir nicht für sachgerecht.

Porsche Automobil Holding SE  
Aufsichtsrat und Vorstand







## Finanzen

Zu dem deutlichen Gewinnanstieg von Porsche haben die positiven Effekte aus Aktienoptionsgeschäften, die auf Barausgleich gerichtet sind und durch die Porsche an Veränderungen des Börsenkurses der VW-Aktie teilnimmt, beigetragen.

### **Neue Rekordwerte erzielt**

Der Porsche Konzern hat das Geschäftsjahr 2007/08 wiederum mit neuen Rekorden bei den Finanzkennzahlen abgeschlossen. Absatz, Umsatz sowie insbesondere der Ertrag haben sich im Vergleich zu den bereits sehr hohen Vorjahreswerten nochmals verbessert. Der starke Anstieg der Bilanzsumme des Porsche Konzerns um 22,245 Milliarden Euro auf 45,577 Milliarden Euro ist im Wesentlichen auf die Steigerung der derivativen Finanzinstrumente (vor allem Aktienkursicherungsgeschäfte), der Flüssigen Mittel und Wertpapiere sowie der „at Equity“ bewerteten Anteile an der Volkswagen AG zurückzuführen.

Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Vermögenswerte betragen 1,362 Milliarden Euro nach 1,205 Milliarden Euro im Vorjahr. Hiervon entfielen 574 Millionen Euro auf die Leasingfahrzeuge der Finanzdienstleistungsgesellschaften von Porsche; im Jahr zuvor lag dieser Wert bei 626 Millionen Euro.

Die Beteiligung an der Volkswagen AG, die „at Equity“ konsolidiert wurde, lag am Bilanzstichtag, dem 31. Juli 2008, bei 30,3 Prozent der Stammaktien. Auf die Anteile, die Porsche im Rahmen des Pflichtangebots, das allen Volkswagen-Aktionären nach Überschreiten der 30-Prozent-Schwelle gemacht werden musste, erworben wurden, entfielen Investitionen in Höhe von 22 Millionen Euro. Zur Absicherung des Übernahmeangebots und im Hinblick auf weitere Zukäufe von Aktien der Volkswagen AG wurden darüber hinaus Kurssicherungsgeschäfte abgeschlossen. Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtsjahr auf 569 Millionen Euro nach 532 Millionen Euro im Vorjahr.

Zum Bilanzstichtag belief sich das Anlagevermögen des Porsche Konzerns auf 11,168 Milliarden Euro nach 9,760 Milliarden Euro im vorangegangenen Geschäftsjahr. Obwohl der Wert des Anlagevermögens gestiegen ist, nahm der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme auf 25 Prozent ab (im Vorjahr 42 Prozent). Das Anlagevermögen im Konzern war vollständig durch das Eigenkapital gedeckt. Der entsprechende Wert, der im Vorjahr bei 97 Prozent lag, erhöhte sich am Ende des Geschäftsjahres 2007/08 auf 151 Prozent.

Die Vorräte sind von 625 Millionen Euro auf 757 Millionen Euro angestiegen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen machten 267 Millionen Euro aus; im vorangegangenen Jahr waren es 266 Millionen Euro gewesen. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind von 1,782 Milliarden Euro im Vorjahr leicht auf 1,773 Milliarden Euro zurückgegangen. Die Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte, die sich auf 20,032 Milliarden Euro beliefen (im Vorjahr: 5,890 Milliarden Euro), enthielten die eingesetzten Finanzinstrumente; zu diesen zählten vor allem Währungs-, Zinssicherungs- und Aktienkursversicherungsgeschäfte, deren Wert bei 18,330 Milliarden Euro (im Vorjahr 5,556 Milliarden Euro) lag. In der Steigerung spiegeln sich auch die Auswirkungen des Kursanstiegs der Volkswagen-Aktie auf die von Porsche getätigten Kursversicherungsgeschäfte wider.

Die Aktienkursversicherungsgeschäfte dienten einerseits der Absicherung der zukünftigen Erwerbe von Aktien der Volkswagen AG, andererseits der kurzfristigen Liquiditätsbeschaffung. Hieraus sind Porsche 392 Millionen Euro an Liquidität zugeflossen. Die Ertragsteuerforderungen blieben mit 92 Millionen Euro nahezu unverändert (im Vorjahr 91 Millionen Euro). Die Aktiven Latenten Steuern betragen 95 Millionen Euro nach 75 Millionen Euro im vorangegangenen Jahr.

#### **Bruttoliquidität weiter gestiegen**

Zur Finanzierung des Pflichtangebots an die Volkswagen-Aktionäre hatte sich Porsche eine Kreditlinie über 35 Milliarden Euro gesichert. Nach Ablauf des Pflichtangebots wurde der Kreditrahmen auf zehn Milliarden Euro reduziert. Porsche schöpfte diese Kreditlinie vollständig aus und sicherte sich die vertraglich festgelegten Zinskonditionen. Dadurch sind die liquiden Mittel auf 11,393 Milliarden Euro (im Vorjahr 4,844 Milliarden Euro) angestiegen. Die Nettoliquidität – also die liquiden Mittel vermindert um die Finanzschulden ohne das Finanzdienstleistungsgeschäft – ist von 0,283 Milliarden Euro im Vorjahr auf minus 3,077 Milliarden Euro gesunken. Beim Blick auf diesen Wert ist jedoch der starke Anstieg der derivativen Finanzinstrumente mit zu berücksichtigen. Die für diese Finanzinstrumente verwendeten liquiden Mittel sind nicht in die Berechnung der Nettoliquidität eingeflossen.

Der erweiterte Cashflow ist wiederum deutlich auf 8,198 Milliarden Euro angestiegen (im Vorjahr 5,642 Milliarden Euro). Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit betrug 3,060 Milliarden Euro (im Vorjahr 3,552 Milliarden Euro).

#### **Deutlich höheres Eigenkapital**

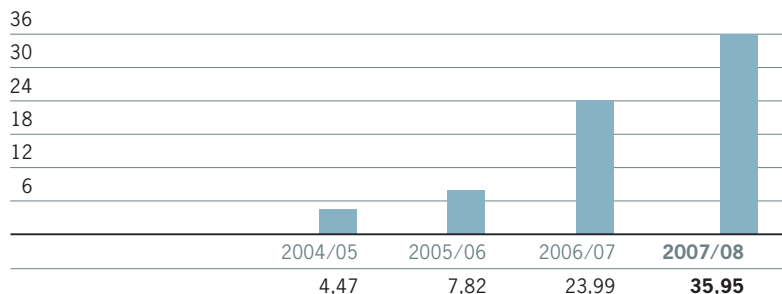
Das Eigenkapital des Porsche Konzerns hat sich im Berichtsjahr um 7,365 Milliarden Euro auf 16,846 Milliarden Euro erhöht. Hauptgründe sind der deutlich höhere Gewinn sowie die Begebung einer weiteren Hybridanleihe. Somit sind nunmehr zwei Hybridanleihen über eine Milliarde US-Dollar Nominalvolumen sowie über eine Milliarde Euro Nominalvolumen im Eigenkapital enthalten. Die Eigenkapitalquote betrug 37 Prozent nach 41 Prozent im vorangegangenen Jahr.

Die Pensionsrückstellungen zuzüglich der Sonstigen Rückstellungen wurden im Berichtsjahr mit 2,617 Milliarden Euro dotiert (im Vorjahr 2,505 Milliarden Euro), womit alle erkennbaren Risiken berücksichtigt waren. Die Passiven Latenten Steuern sind im Wesentlichen aufgrund noch nicht zahlungswirksamer Erträge auf 1,015 Milliarden Euro nach 613 Millionen Euro deutlich angestiegen. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 587 Millionen Euro nach 513 Millionen Euro im Jahr zuvor. Die Sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich auf 6,119 Milliarden Euro (im Vorjahr 2,775 Milliarden Euro). Hauptursache des starken Anstiegs war die deutliche Zunahme der eingesetzten Finanzinstrumente.

Die Finanzverbindlichkeiten betragen im Berichtsjahr 16,386 Milliarden Euro nach 6,549 Milliarden Euro im Jahr zuvor. Der Grund des Anstiegs lag vor allem in der Ausschöpfung des Kreditrahmens von zehn Milliarden Euro. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten nahmen gegenüber dem Vorjahr um 9,937 Milliarden Euro zu. Mit der Erhöhung wird der Ausbau der Geschäftsaktivitäten und die geplante Aufstockung der Beteiligung an der Volkswagen AG finanziert. Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts kamen im Wesentlichen länderspezifisch strukturierte Finanzierungen – so genannte Asset Backed-Strukturen – mit einem Volumen von 1,736 Milliarden Euro zum Einsatz. Von den Finanzverbindlichkeiten entfielen 2,295 Milliarden Euro auf Anleihen.

### Ergebnis je Vorzugsaktie

in €



### Anhaltende Ertragsstärke

Die große Ertragskraft von Porsche war auch im Berichtsjahr gegeben. Erneut konnte das außerordentlich hohe Konzern-Vorsteuerergebnis des vorangegangenen Geschäftsjahres in Höhe von 5,857 Milliarden Euro gesteigert werden. Der überdurchschnittlich hohe Ergebnissprung auf insgesamt 8,569 Milliarden Euro im Berichtsjahr war wiederum auf Sondereinflüsse und Einmaleffekte zurückzuführen. Dies betraf ebenfalls den Anstieg des Jahresüberschusses auf 6,392 Milliarden Euro nach 4,242 Milliarden Euro im Vorjahr. Zu diesen außerordentlichen Effekten zählten auch die Porsche Erträge aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 1,007 Milliarden Euro. Im Vorjahr war der Wert mit 1,223 Milliarden Euro höher, weil er eine Zuschreibung auf die Beteiligung an der Volkswagen AG von 521 Millionen Euro enthielt.

Die bei der Porsche SE im Beteiligungsergebnis vereinnahmte Dividende aus der Beteiligung von 30,3 Prozent der Stammaktien an der Volkswagen AG betrug 160 Millionen Euro. Hauptauslöser für den Ergebnisanstieg sind Erträge aus Kurssicherungsgeschäften im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer Anteile an der Volkswagen AG. Diese summierten sich auf einen Nettoertrag von 6,834 Milliarden Euro. Unter Berücksichtigung eines negativen Zinsergebnisses der Porsche Automobil Holding SE ergab sich ein operatives Porsche Ergebnis von rund 1,0 Milliarden Euro.

In der Porsche SE ist das nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches ermittelte Vorsteuer-Ergebnis auf 6,217 Milliarden Euro nach

2,918 Milliarden Euro gestiegen. Das Ergebnis nach Steuern legte in der Porsche SE auf 4,380 Milliarden Euro nach 1,930 Milliarden Euro im Vorjahr zu. Das gestiegene Absatzvolumen machte sich beim Konzernumsatz positiv bemerkbar: Er nahm um 1,3 Prozent auf 7,466 Milliarden Euro zu. Die sonstigen betrieblichen Erträge sind auf 19,773 Milliarden Euro gewachsen nach 7,264 Milliarden Euro im Jahr zuvor. Auf der anderen Seite sind die sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 4,600 Milliarden Euro auf 13,744 Milliarden Euro angestiegen. Dieser außergewöhnlich starke Zuwachs ist im Wesentlichen durch die angesprochenen Kurssicherungsgeschäfte begründet.

Der Materialaufwand ist auf 4,170 Milliarden Euro gestiegen (im Vorjahr 3,660 Milliarden Euro) und betrug 53,6 Prozent der Gesamtleistung – im Jahr zuvor waren es 48,6 Prozent gewesen. Der Anstieg spiegelte insbesondere den veränderten Modellmix wider.

Der Personalaufwand des Porsche Konzerns ist von 1,264 Milliarden Euro auf 1,358 Milliarden Euro gewachsen. Das Finanzergebnis betrug 859 Millionen Euro (im Vorjahr 1,118 Milliarden Euro) und war sehr stark durch die Beteiligung an der Volkswagen AG beeinflusst. Aufgrund der höheren Refinanzierung ergab sich ein erhöhter Zinsaufwand von 576 Millionen Euro (im Vorjahr 272 Millionen Euro). Der Steueraufwand, der bei 2,177 Milliarden Euro lag, führte zu einer Steuerquote von 25,4 Prozent (im Vorjahr 27,6 Prozent).



### **Währungs- und Cash-Management**

Die für Porsche wichtigsten Währungen waren auch im vergangenen Geschäftsjahr erheblichen Schwankungen unterworfen. Die Strategie, die für das Unternehmen wichtigsten Währungen mittelfristig zu sichern und somit eine stabile Planungsgrundlage zu haben, hat sich vor diesem Hintergrund erneut ausgezahlt. Die Kurssicherungsstrategie basierte auf der wirtschaftlichen Analyse der wichtigsten Volkswirtschaften sowie auf technischen Währungs- und Analysemodellen. Durch den anschließenden Einsatz verschiedener Instrumente sicherte sich Porsche vor dem Währungsänderungsrisiko ab.

Zudem wurden zur Sicherung von verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten Zinssicherungen abgeschlossen. Aktienkurssicherungsgeschäfte wurden zur Absicherung der geplanten Zukäufe von

Aktien der Volkswagen AG eingesetzt, während Aktienoptionen auch der kurzfristigen Liquiditätsbeschaffung dienten. Hier erfolgte eine intensive tägliche Marktbeobachtung unter Einbeziehung ausgewählter Finanzinstitutionen.

Die Organisation des Währungs- und Cash-Managements entsprach dem Standard der deutschen Industrie und wurde intern streng kontrolliert. In Richtlinien sind Art, Umfang und Abwicklung der Geschäfte festgeschrieben. Der Grundsatz der Funktionstrennung wurde dabei eingehalten. Zur Bewertung und Überwachung aller Transaktionen kamen spezialisierte Datenverarbeitungssysteme zum Einsatz. Die Anlagepolitik von Porsche orientierte sich an dem Grundsatz, dass die Sicherheit der Anlagen eindeutig Vorrang hat vor dem Erzielen einer außergewöhnlichen Rendite.





## Kapitalmarkt

Dem Aktiensplitt im Verhältnis 1:10 folgte der Umtausch der Aktien der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in die neuen Papiere der Porsche Automobil Holding SE. Damit setzte das Unternehmen die Beschlüsse der außerordentlichen Hauptversammlung vom vergangenen Jahr um.

Die Stimmung an den internationalen Börsen hat sich im Lauf des Berichtszeitraums dramatisch verdüstert. Nachdem die Finanz- und Immobilienkrise in den USA in der zweiten Jahreshälfte 2007 zu einer immer stärkeren Belastung für die dortige Konjunktur wurde, gerieten weitere Länder in den Sog dieser wirtschaftlichen Abschwächung. Mit dem Jahreswechsel wuchsen weltweit die Sorgen vor einer Vollbremsung der globalen Wirtschaftsentwicklung. Dieser Pessimismus wurde zusätzlich genährt durch den ungebrochen starken Preisanstieg für Öl und andere Rohstoffe sowie den Höhenflug des Euro. Im Januar 2008 schlug an den Börsen die Nervosität in Panik um. Rund um den Erdball brachen die Kurse ein. Dabei wurden auch Aktien von vielen kerngesunden und hochprofitablen Unternehmen mit in den Abwärtsstrudel gezogen. Im aktuellen Geschäftsjahr 2008/09 beschleunigte sich die Talfahrt an den weltweiten Aktienmärkten noch. Mitte Oktober 2008 fielen der amerikanische Leitindex Dow Jones und der japanische Nikkei auf den tiefsten Stand seit fünf Jahren.

Der deutsche Aktienindex (Dax) zeigte sich in den ersten Monaten des Porsche Geschäftsjahres 2007/08 noch unbeeindruckt von dem aufziehenden Wetterumschwung in der Weltwirtschaft. Deutschland wurde 2007 wieder Exportweltmeister und der Index, der im Sommer bei 7.500 Punkten gelegen hatte, konnte zum Jahresende die 8.000er-Marke behaupten. Wenig später war die Euphorie an den Handelsplätzen jedoch wie weggefegt und Katerstimmung machte sich breit. Am 21. Januar 2008 fiel der Dax an der Frankfurter Wertpapierbörse deutlich unter 7.000 Punkte. In der Folgezeit senkte die Notenbank der USA zwar mehrmals die Leitzinsen, um dem Kurseinbruch an der New Yorker Wall Street entgegen zu wirken. Aber neue Schreckensmeldungen aus der Finanzbranche wie der Notverkauf der US-Investmentbank Bear Stearns oder die Veröffentlichung seriöser Schätzungen, die Finanzkrise werde die Branche eine Billion Dollar kosten, drückten im Frühjahr 2008 weiter die Stimmung. Der Dax konnte – abgesehen von einem Intermezzo im Mai – die 7.000er-Marke nicht verteidigen. Am 31. Juli 2008, dem letzten Tag des Porsche Geschäftsjahres 2007/08, stand das Börsenbarometer bei 6.480 Punkten. Wenig später war auch dieser Wert längst vergessen. Mitte Oktober notierte der Dax bei 4.500 Punkten.

Diesem Bärenmarkt an den Börsen konnte sich die Automobilindustrie nicht entziehen. Während sich der Verlust des Dax im Berichtszeitraum – also vom 1. August 2007 bis 31. Juli 2008 – auf 13,3 Prozent belief, machte der Rückgang des CDAX-Automobil 18,3 Prozent aus. Die Porsche Aktie startete in das Geschäftsjahr 2007/08 splittbereinigt mit 131,40 Euro und kam zwölf Monate später mit 96,80 Euro ins Ziel.

Den Aktiensplitt von 1 : 10 vollzog Porsche im März 2008. Der Kurs je Aktie betrug anschließend ein Zehntel des Wertes, da eine alte Aktie durch zehn neue ersetzt wurde. Diesen Schritt hatte die erste ordentliche Hauptversammlung der Porsche Automobil Holding SE am 25. Januar 2008 beschlossen. Mit dem Splitt einher ging eine Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln. Damit beträgt das Grundkapital nun 175 Millionen Euro und ist eingeteilt in jeweils 87,5 Millionen Stamm- und Vorzugsaktien, auf die ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von einem Euro je Stückaktie entfällt.

#### **Umtausch in neue Aktien der Porsche SE**

Im neuen Geschäftsjahr 2008/09 begann Porsche mit dem Umtausch der alten Vorzugsaktien der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (ISIN DE0006937733) in die entsprechenden neuen Papiere der Porsche Automobil Holding SE mit der Internationalen Wertpapierkennnummer ISIN DE000PAH0038. Für Aktionäre, die ihre Aktien in einem Wertpapierdepot bei der Bank verwahren, veranlasste das jeweilige Kreditinstitut die notwendigen Schritte. Bei ihnen änderte sich am 1. September 2008 die Kennnummer der Porsche Dividendenpapiere auf ihrem Depotauszug.

Diejenigen Anteilseigner, die ihre Aktien selbst verwahren, konnten diese Papiere zwischen 1. September und 5. Dezember 2008 bei der depotführenden Bank zum Umtausch einreichen. In diesen Fällen wurden die eingereichten Aktien auf ihre Ordnungsmäßigkeit hin geprüft; und die Aktionäre erhielten für ihre Aktien neue, auf Porsche Automobil Holding SE lautende Stückaktien mit einem Gewinnanteilscheinbogen, der die Gewinnanteilscheine Nummer 1 bis 20 und den Erneuerungsschein enthielt. Es standen Urkunden über je eine Stückaktie sowie Sammelurkunden über je zehn und je hundert Stückaktien zur Verfügung.

Mit dem Aktientausch setzte Porsche neben dem Splitt weitere Aktionärsbeschlüsse um: Am 26. Juni 2007 hatte die außerordentliche Hauptversammlung von Porsche den Formwechsel in eine Europäische Gesellschaft, eine Societas Europaea (SE), und die Änderung der Firmenbezeichnung in Porsche Automobil Holding SE beschlossen. Mit der Eintragung der Umfirmierung und des Formwechsels in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart am 13. November 2007 sind beide Maßnahmen wirksam geworden.

#### **Herausragende Langfristentwicklung**

Der Blick auf die langfristige Entwicklung der Porsche Aktie verdeutlicht deren exzellente Wertschätzung. Betrachtet man die vergangenen 15 Geschäftsjahre, also den Zeitraum vom 1. August 1993 bis zum 31. Juli 2008 – und damit den letzten Tag des Berichtsjahres –, stieg der Kurs splittbereinigt und in Euro umgerechnet von 2,95 Euro auf 96,80 Euro. Diesem Zuwachs von 3.181 Prozent steht eine Wertsteigerung des Dax von lediglich 255 Prozent gegenüber.

Entsprechend positiv fällt auch die Wertsteigerung eines Aktiendepots mit Porsche Aktien im 15-Jahres-Zeitraum aus. Wurde am 1. August 1993 ein Betrag von umgerechnet 10.000 Euro in die Aktien des Sportwagenherstellers investiert, so wuchs das Depot bis zum 31. Juli 2008 – einschließlich der Dividenden – auf 364.000 Euro an.

#### **Gewinn je Aktie gestiegen**

Die nochmals verbesserte Ertragslage der Porsche Automobil Holding SE zeigt sich in einem gestiegenen Gewinn je Aktie. Dieser lag mit 35,95 Euro über dem sehr hohen Vorjahreswert von splittbereinigt 23,99 Euro je Aktie.

Ebenfalls zulegen wird die Dividende: Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 2007/08 je Stammaktie eine Dividende von 0,694 Euro plus 2,00 Euro Sonderdividende (Vorjahr splittbereinigt: 0,694 Euro plus 1,50 Euro Sonderdividende) und je Vorzugsaktie von 0,70 Euro plus 2,00 Euro Sonderdividende (Vorjahr splittbereinigt: 0,70 Euro plus 1,50 Euro Sonderdividende) auszuschütten. Damit beträgt die Dividendensumme für Stamm- und Vorzugsaktien für das abgelaufene Geschäftsjahr 472 Millionen Euro – das entspricht einem Zuwachs von knapp 23 Prozent. Die Ausschüttungsquote beträgt demnach 7,5 Prozent (Vorjahr: 9,2 Prozent).

### **Intensive Investor Relations**

Das große Interesse der Finanzmarkt-Teilnehmer an Porsche, das durch den Einstieg bei der Volkswagen AG bereits deutlich gestiegen war, hat sich im Berichtszeitraum nach der Ankündigung von Porsche, die Aktienmehrheit an dem Wolfsburger Automobilkonzern zu erwerben, weiter erhöht. Deshalb schaltete die in den Bereich Öffentlichkeitsarbeit eingebundene Abteilung Investor Relations und Finanzpresse der Porsche SE nochmals einen Gang höher, um das Informationsbedürfnis von Investoren und Finanzanalysten zu befriedigen. So konnte das Verständnis der Finanzmarkt-Experten für die Strategie der Porsche SE und für die komplexe Zusammensetzung des durch das Volkswagen-Engagement beeinflussten Unternehmensergebnisses gefördert werden. Diese Kommunikation erfolgte vielfach über direkte Kontakte mit den Finanzexperten: In etlichen Einzelgesprächen, auf weltweiten Roadshows und Investment-Konferenzen, bei Fahrvorstellungen und Messen sowie durch Veranstaltungen für Privatanleger. Es wurde aber genauso auf eine umfassende Berichterstattung in den Medien Wert gelegt. Bei allen Kontakten achtete das Unternehmen darauf, dass im Sinne einer Vereinheitlichung der Botschaften die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit wie der Finanzwelt aus einem Guss war.

Auf mehreren Veranstaltungen wurden Analysten und Investoren aktuelle Zahlen, die Unternehmensstrategie und der Zeitplan für die Mehrheitsbeteiligung an der Volkswagen AG dargelegt. Dies geschah unter anderem im Rahmen von Fahrvorstellungen neuer Porsche Modelle – beispielsweise bei der Präsentation des neuen 911 Carrera in Ludwigsburg im Juni 2008. Hinzu kam die Analystenkonferenz zur Vorlage des Geschäftsjahresabschlusses 2006/07 im November 2007. Darüber hinaus wurden auch im Berichtsjahr in Zuffenhausen mit einer Vielzahl von institutionellen Investoren und Analysten persönliche Gespräche geführt. Außerdem kam im Kontakt mit den institutionellen Anlegern erneut den Unternehmenspräsentationen an wichtigen Finanzplätzen ein hoher Stellenwert zu. Schließlich herrschte ein reger Austausch mit privaten Aktionären, die sich mit Fragen an die Investor Relations-Abteilung wandten. Zudem hat sich die Porsche SE auf verschiedenen Aktienforen, zu denen Aktionärsvereinigungen und Banken einladen, den privaten Anlegern nicht nur präsentiert, sondern stand auch für Fragen und Diskussionen zur Verfügung.

### **Begeisternde Hauptversammlung**

Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2006/07 fand im Januar 2008 wieder am Stammsitz von Porsche in Stuttgart statt. Mit rund 4.800 Aktionären und Gästen war die Porsche Arena so gut besucht wie noch nie. Erfreut nahmen die Besucher die Schilderungen des Porsche Erfolgskurses durch den Vorstand der SE und die Dividendensteigerung auf. Großen Applaus erhielt Dr. Wendelin Wiedeking auch für die Prognose des Ergebnisses im damals aktuellen Geschäftsjahr 2007/08. „Wenn am Ende nichts unvorhergesehenes passiert, dürften wir wieder ein Ergebnis erzielen, bei dem wir die Freudenstränen nur schwerlich unterdrücken können“, kommentierte der Vorstandsvorsitzende der Porsche Automobil Holding SE die überragende Gewinnentwicklung bei dem profitabelsten Automobilhersteller der Welt.

### **Stabile Aktionärsstruktur**

Ein stabiler Aktionärskreis stellt mehr denn je einen bedeutenden Wert für ein Unternehmen dar, liefert er doch eine solide Basis, auf der sich eine langfristige und nachhaltige Wachstumsstrategie entfalten kann. Unternehmen, denen diese Sicherheit fehlt, fällt es oftmals schwerer, eine konstante Geschäftsentwicklung zu zeigen. Porsche weiß diese Stabilität seit langem zu schätzen. Das Aktienkapital des Unternehmens in Höhe von 175 Millionen Euro teilt sich in 87,5 Millionen Stammaktien und 87,5 Millionen börsennotierte Vorzugsaktien auf. Die Stammaktien werden von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten.

Von den Vorzugsaktien liegen gut die Hälfte bei institutionellen Investoren wie Aktienfonds, Banken und Versicherungen. Diese haben ihren Sitz vor allem in Großbritannien, den USA und Deutschland, in geringerem Maße auch in anderen europäischen Ländern und Asien. Etwas weniger als die Hälfte der Porsche Vorzugsaktien sind breit gestreut und werden von privaten Anlegern vorwiegend aus Deutschland gehalten. Auch die Stammaktionäre der Porsche Automobil Holding SE besitzen Vorzugsaktien.

### **Einigung mit der Deutschen Börse**

Porsche vertritt seit Jahren eigene Standpunkte zu Themen des Kapitalmarkts. So hatte das Stuttgarter Unternehmen im Oktober 2004 beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof dagegen geklagt, dass die Frankfurter Wertpapierbörse für die Zulassung zum

### Wertentwicklung der Porsche Aktie und der Volkswagen Aktie im Vergleich zum DAX und CDAX-Automobil in Prozent



Prime Standard Quartalsberichte verlangt. Der zuständige Verwaltungsgerichtshof Hessen hatte in seinem Urteil vom März 2007 die Revision zum Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich zugelassen. Daraufhin war Porsche in Revision gegangen. Im Berichtsjahr haben die Porsche Automobil Holding SE und die Deutsche Börse ihren Rechtsstreit aber einvernehmlich beigelegt. Beide Parteien vereinbarten, das Verfahren übereinstimmend als erledigt zu erklären und die jeweils entstandenen Kosten selbst zu tragen. Da die Aktie der Porsche Automobil Holding SE in den neu geschaffenen Index Dax International aufgenommen wurde, sehen die Parteien den Grund des Rechtsstreits als entfallen. Außerdem setzt Porsche auf eine gute Beziehung zur Deutschen Börse.

Zu den weiteren bedeutenden internationalen Indizes, in denen Porsche vertreten ist, zählen der „Morgan Stanley Capital International“-Index (MSCI), der „Dow Jones STOXX 600“ und der britische „FTSE4Good“-Index, in dem Aktiengesellschaften gelistet sind, die eine an ökologischen, ethischen und sozialen Kriterien orientierte Unternehmenspolitik betreiben.

Eine eindeutige Haltung nimmt Porsche mit Blick auf den gesetzlichen Zwang zur Offenlegung der Vorstandsgehälter bei börsennotierten Unternehmen

ein. Aus Sicht von Porsche bringt eine Veröffentlichung der individuellen Vorstandsbezüge dem Anleger keinen Erkenntnisgewinn, der relevant sein könnte für seine Aktien-Kauf- oder Verkaufsentscheidung. Ein Investor muss im Rahmen seiner Anlageentscheidung ausschließlich beurteilen können, ob die Entwicklung der Vorstandsbezüge insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zum Unternehmenserfolg steht. Dafür genügt es nach Überzeugung von Porsche, die Gesamtsumme der Vorstandsbezüge und deren Zusammensetzung nach fixen und erfolgsabhängigen Anteilen auszuweisen.

Die Position von Porsche stützen juristische Gutachten, die bestätigen, dass ein gesetzlicher Zwang zur individualisierten Offenlegung der Vorstandsgehälter gegen die Verfassung verstößt. Sowohl das Grundgesetz als auch die Europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte garantieren jedem Bürger das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung. Dieses Grundrecht wird auch nach Meinung der Gutachter durch eine gesetzlich erzwungene Offenlegung eindeutig verletzt. Die Porsche Hauptversammlung folgte dieser Meinung und beschloss bereits bei der Zusammenkunft im Januar 2006, auf die Offenlegung der individuellen Vorstandsbezüge zu verzichten.







## Modelle

Mit der Präsentation der neuen Generation des Sportwagenklassikers 911 Carrera und der Einführung der besonders sportlichen Varianten der Baureihe Cayenne, dem Turbo S und dem GTS, schaltete Porsche bei seiner Modelloffensive auf den weltweiten Märkten nochmals einen Gang höher.

Die Marke Porsche steht seit 60 Jahren für ein überaus attraktives Produktprogramm. Attribute wie das außergewöhnliche Leistungsvermögen, die hervorragende Fahrdynamik und das einzigartige Design kennzeichnen die Fahrzeuge. Hinzu kommen die hohe Alltagstauglichkeit und Qualität der Porsche Modelle. Immer wichtiger wurde darüber hinaus der Einsatz modernster Technologien zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Heute besteht auch daran kein Zweifel: Die Modelle der Sportwagen-Baureihen 911, Boxster und Cayman sowie des sportlichen Geländewagens Cayenne nehmen in ihren Segmenten jeweils Spitzenpositionen bei den Umweltwerten ein.

Im Geschäftsjahr 2007/08 konnte der Cayenne mehr denn je die Kunden auf den Märkten rund um den Erdball überzeugen. Der besonders sportliche Cayenne GTS und der äußerst kraftvolle Cayenne Turbo S erhöhten die Attraktivität der Baureihe. Im Mittelpunkt des Berichtsjahres indes stand die Neuauflage des Klassikers 911 Carrera, der wie kein zweites Modell die Wahrnehmung der Marke Porsche geprägt hat. Im Juli 2008 kamen die ersten Fahrzeuge der neuen Generation zu den Händlern.

Die Modelloffensive von Porsche ging im aktuellen Geschäftsjahr 2008/09 mit der Vorstellung der neuen Mittelmotor-Sportwagen im November 2008 weiter. In neuem Glanz und mit modernster Technik werden Boxster und Cayman rechtzeitig zum Beginn des Frühjahrs 2009 das Geschäft von Porsche beleben.

Positive Impulse setzten auch attraktive Klein- und Sonderserien. So wurde der Boxster S Porsche Design Edition 2 in klassischem Weiß aufgelegt, das Modell konnte an den Erfolg der limitierten Cayman S Porsche Design Edition 1 anknüpfen. Die Sonderserie des Boxster S RS 60 Spyder stieß im Frühjahr 2008 auf genauso große Resonanz wie der Cayman S Sport im Herbst dieses Jahres.

Die erfolgreichen Hochleistungssportwagen 911 Turbo und GT2 erhielten gegen Ende des Berichtsjahres nochmals verbesserte Ausstattungen im Bereich Audio und Kommunikation. Der 911 GT2 bildet derzeit die Spitze des sportlichen Produktprogramms von Porsche.

### Das Modellangebot

Mit allen Modellen und Derivaten, die Porsche im Berichtsjahr und im laufenden Geschäftsjahr 2008/09 bisher eingeführt hat, umfasst die Palette jetzt insgesamt 24 Modelle. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Fahrzeuge:

Boxster  
Boxster S  
Boxster S Porsche Design Edition 2

Cayman  
Cayman S  
Cayman S Sport

911 Carrera Coupé und Cabriolet  
911 Carrera S Coupé und Cabriolet  
911 Carrera 4 Coupé und Cabriolet  
911 Carrera 4S Coupé und Cabriolet  
911 Targa 4 und Targa 4S  
911 Turbo Coupé und Cabriolet  
911 GT2

Cayenne  
Cayenne S  
Cayenne GTS  
Cayenne Turbo  
Cayenne Turbo S

Alle neuen Modelle zeichnen sich durch viele Verbesserungen aus, die nachfolgend beschrieben werden.

Der grundlegend überarbeitete Klassiker 911 Carrera bietet gleichzeitig eine deutlich höhere Leistung und einen erheblich reduzierten Kraftstoffverbrauch. Damit kann die neue Generation an die Erfolgsgeschichte ihrer Vorgänger nahtlos anknüpfen. Komplett neu unter der klassischen Karosserie sind die Motoren mit der Benzin-Direkteinspritzung „Direct Fuel Injection“ (DFI), das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und ein Porsche Communication Management (PCM) mit Sprachbedienung und Bluetooth®-Funktion. Weiterentwickelt wurden etwa das Sport Chrono Paket Plus durch die neu hinzu gekommenen Funktionen „Launch Control“ und „Schaltstrategie Rennstrecke“ oder das Reifendruck-Kontrollsystem (RDK) durch eine weiter verbesserte Radelektronik.

Die Leistung des neu entwickelten 3,6 Liter-Boxermotors stieg um 20 PS auf 345 PS (254 kW), die des neuen 3,8 Liter-Boxermotors der S-Modelle

legte um 30 PS auf 385 PS (283 kW) zu. Dennoch bleibt der Kraftstoffverbrauch um bis zu 13 Prozent und die CO<sub>2</sub>-Emission um bis zu 15 Prozent unter den Werten der Vorgängermodelle. Und mit 9,8 Liter erreicht der Verbrauch des 911 Carrera mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) im EU-Zyklus einen einstelligen Wert. Dank fortschrittlicher Abgastechnologie wird sowohl die strenge Abgasnorm EU5 in den EU-Märkten erfüllt als auch in den USA die Norm LEV II.

Einen erheblichen Beitrag für bessere Abgaswerte leistet auch das neue, optional angebotene Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit sieben Gängen, das die bisherige Tiptronic S ersetzt. Es verbindet den Effizienzvorteil einer manuellen Schaltung mit dem hohen Komfort einer Wandlerautomatik und lässt sich ohne Unterbrechung der Zugkraft automatisch oder manuell schalten. Kombiniert man das PDK mit dem optionalen Sport Chrono Paket Plus, ist der Sprint von 0 auf Tempo 100 in nur 4,3 Sekunden möglich. Damit erreicht der neue 911 Carrera S das Niveau der letzten Generation des 911 GT3 (1997).

Alle neuen 911-Modelle erhalten durch die moderne LED-Lichttechnologie in der Bug- und Heckverkleidung ein noch dynamischeres Erscheinungsbild. Die serienmäßigen Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer mit optionalem dynamischen Kurvenlicht verbessern die Ausleuchtung der Straße. Dazu kommen neue Designelemente im Exterieur, eine Materialaufwertung im Interieur, neue Serienräder sowie ein überarbeitetes Farbangebot.

Eine widerspruchsfreie Verbindung von Design und Funktionalität sowie von Alltagstauglichkeit und Sportlichkeit zeichnen die Sportwagen von Porsche seit jeher aus. In dieser Tradition setzen die neuen 911-Modelle nicht nur Maßstäbe in der Fahrdynamik, sondern überzeugen auch mit noch mehr Komfort und einer modernen Ausstattung für Audio und Kommunikation. Zum ersten Mal ist eine Sitzbelüftung auf Wunsch erhältlich, Fahrer und Beifahrer genießen auch bei großer Hitze und bei langen Fahrten ein angenehmes Sitzklima. Im Winter kann der Fahrer den Komfort durch eine Lenkradheizung steigern.

Deutliche Verbesserungen bietet auch die neue Generation des Porsche Communication Management (PCM) mit integriertem CD- und DVD-Laufwerk. Dessen Hauptmerkmal ist der 6,5-Zoll große TFT-Touchscreen-Farbbildschirm. Während das optionale Navigationsmodul mit integrierter Festplatte für eine



noch schnellere Berechnung von Routen sorgt, liefert die in Verbindung damit angebotene Sprachbedienung einen Beitrag zum sicheren Fahren. Über eine auf Wunsch verfügbare Schnittstelle mit iPod®, USB- und AUX-Anschluss lassen sich Audioquellen wie MP3-Player anschließen. Außerdem bieten die neuen 911-Modelle kundenindividuelle Lösungen mit Bluetooth® zum Telefonieren.

#### **Erfolgreiche Sondermodelle**

Der im Berichtsjahr angebotene Cayman S Porsche Design Edition 1 erregte durch sein Erscheinungsbild in glänzendem Schwarz mit mattschwarzen Kontrasten Aufsehen. Anlass für die Präsentation war die Vorstellung des Chronograph Nummer 1 von Porsche Design 35 Jahre zuvor. Ein neuer Chronograph in Carraraweiß bot im August 2008 die Gelegenheit, ein auf 500 Einheiten limitiertes Sondermodell des Boxster S auf den Markt zu bringen. Das glänzende Weiß der Lackierung kontrastiert mit hellem Grau. Im Innenraum herrscht schwarzes Leder vor, akzentuiert durch den Einsatz von Alcantara und weißen Dekorelementen. Sportliche Optik und Fahrdynamik zeichnet das Fahrzeug aus. Zur Ausstattung gehört auch der Porsche Design Chronograph als besonderes Sammlerstück.

Seit August 2008 ist darüber hinaus das auf 700 Einheiten limitierte Sondermodell Cayman S Sport im Angebot. Dieses Modell wird von einem 303 PS (223 kW) Boxer-Mittelmotor mit Sportabgasanlage angetrieben. Ausgestattet ist dieser Cayman S mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM) sowie mit 19-Zoll-Rädern. Der Cayman S Sport garantiert mit den Farben orange, grün, indischrot, speedgelb, carraraweiß und schwarz sowie optional auch arctissilbermetallic einen spektakulären Auftritt.

#### **Völlig neue Mittelmotor-Modelle**

Für die Modelle Boxster und Cayman beginnt im Frühjahr 2009 eine neue Zeitrechnung. Die Fahrzeuge erhalten neu entwickelte Motoren, optional das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) sowie ein sportliches Design mit LED-Technologie in den Front- und Heckleuchten. Darüber hinaus finden sich die neuesten Ausstattungsoptionen in der Bestellliste, etwa die modernste Generation des PCM, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und die komfortable Sitzbelüftung.

Alle Boxermotoren wurden vollständig neu konstruiert. Bei den Basismodellen von Boxster und

Cayman wächst der Hubraum auf 2,9 Liter, die Leistung steigt beim Boxster um 10 PS auf 255 PS (188 kW) und beim Cayman um 20 PS auf 265 PS (195 kW). Bei den S-Modellen kommt bei unverändertem Hubraum die Benzin-Direkteinspritzung (DFI) zum Zug. Dadurch steigt die Leistung beim Boxster S um 15 PS auf 310 PS (228 kW), beim Cayman S um 25 PS auf 320 PS (235 kW).

Das Resultat ist beeindruckend. So unterbietet der Cayman S mit PDK und SportChrono-Paket bei der Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 mit 4,9 Sekunden erstmals die Marke von fünf Sekunden. Trotz der deutlich verbesserten Leistung sinkt der Kraftstoffverbrauch um bis zu 15 Prozent, die CO<sub>2</sub>-Emissionen vermindern sich um bis zu 16 Prozent. Dank fortschrittlicher Abgastechnologie werden strenge Abgasnormen wie zum Beispiel EU5 in Europa oder LEV II und ULEV in den USA erfüllt.

#### **An Souveränität nicht zu überbieten**

Nach dem neuen Cayenne GTS stellte Porsche im April 2008 eine weitere Variante der Geländewagen-Baureihe vor, den Cayenne Turbo S. Mit deutlich gesteigerter Leistung unterstreicht das Fahrzeug den Anspruch von Porsche, Kunden auch im Segment der Premium Sports Utility Vehicles (SUV) das sportlichste Modell anzubieten. Mit einem Leistungszuwachs von 50 PS auf 550 PS (404 kW) und exklusiver Ausstattung unterscheidet sich der Turbo S nicht nur vom Turbo, sondern verbindet auch die für Porsche typische Sportlichkeit mit exzellentem Komfort.

Das Design mit 21-Zoll Cayenne SportPlus-Rädern, lackierten Lufteinlassgittern sowie der Vier-Rohr-Optik beim Auspuff lässt sofort erkennen, welche enorme Leistung der Cayenne Turbo S bietet. Diese wird durch eine modifizierte Ansauganlage sowie eine Optimierung der Motorsteuerung ermöglicht. Der Sprint aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer dauert nur 4,8 Sekunden; zum Vergleich: Der Cayenne Turbo meistert die Distanz in 5,1 Sekunden. Auch die Höchstgeschwindigkeit liegt mit Tempo 280 um fünf Stundenkilometer höher als beim Turbo. Beeindruckend ist auch die hohe aktive Sicherheit des Fahrzeugs. Sie wird garantiert durch die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), die Servotronic sowie das Reifendruck-Kontrollsystem (RDK).

Souveränität, Sportlichkeit und Luxus finden sich ebenso im Innenraum des Fahrzeugs. Exklusiv für den Cayenne Turbo S ist eine Lederausstattung in



den Farbkombinationen schwarz/havanna und schwarz/stahlgrau erhältlich. Dabei unterstreichen die in der helleren Kontrastfarbe ausgeführten Nähte auf dem Träger der Armaturentafel sowie den Türbrüstungen die hochwertige Verarbeitung. Für eine sportliche Atmosphäre sorgen auch der gepolsterte Lenkradkranz und die Interieurblenden aus Carbon.

#### **Ein Rallyefahrzeug für den Alltag**

Nach der mehrmaligen Teilnahme an der Rallye Transsylvanien wird Anfang 2009 eine Sonderedition des Cayenne S angeboten. Auf den 14 Etappen über 7.000 Kilometer von Moskau nach Ulan Bator in der Mongolei hat das Rallyefahrzeug Cayenne S Transsylvanien seine Qualitäten eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Das Sondermodell Cayenne S Transsylvanien bietet optische und technische Anleihen zu dem Wettbewerbsfahrzeug. Insgesamt stehen den Kunden vier Kombinationen der Wagenfarbe mit einer Kontrastfarbe zur Verfügung: schwarz/orange und kristallsilbermetallic/orange wie bei den Rallyefahrzeugen sowie als dezentere Varianten schwarz/meteorraummetallic und meteorgrau-/kristallsilbermetallic. In Kontrastfarbe sind die 18-Zoll Cayenne S II-Räder, die seitlichen Lamellen der vorderen Lufteinlassgitter, die Außenspiegel, das Oberteil des Dachspoilers sowie wahlweise die seitlichen Schriftzüge „Cayenne S Transsylvanien“ ausgeführt. Für den Einsatz im Gelände ist das Sondermodell mit der Luftfederung und dem Porsche Active Suspension Management (PASM) ausgerüstet. Die vom Rallyefahrzeug bekannten Dachscheinwerfer sind wahlweise ohne Aufpreis erhältlich. Der 4,8-Liter-V8-Zylinder-Saugmotor aus dem Cayenne GTS erreicht 405 PS (298 kW).

#### **Panamera als vierte Dimension**

Mit dem Panamera eröffnet Porsche im Jahr 2009 ein neues Kapitel in der Unternehmensgeschichte. Als Gran Turismo mit vier Türen, vier Sitzen und einem großzügigen Platzangebot für vier Erwachsene und deren Reisegepäck wird der Panamera die Marke Porsche in der Premiumklasse stärken. Auch dieses Fahrzeug verbindet Sportlichkeit mit exzellentem Komfort. Der Name Panamera ist abgeleitet von dem legendären Langstreckenrennen Carrera Panamericana, er steht damit für Leistungsfähigkeit und ausgezeichnete Langstreckentauglichkeit.

Mit seinen Proportionen zitiert der Panamera klassische Formen von Porsche. Die Frontansicht gibt die Verwandtschaft zu den Sportwagen preis. Mit dem geradlinigen oberen Abschluss der großen Lufteinlässe und den überwölbten Kotflügeln, die vorne charakteristisch geformte Scheinwerfer tragen, knüpft er an vertraute Elemente an. Die Silhouette ist geprägt vom kompakten vorderen Überhang, der durch die ausgeprägten Einzüge noch kürzer wirkt.

Maßgebend für die typische Anmutung ist jedoch die Dachkontur. Sanft geschwungen fällt sie nach hinten ab und mündet in eine Heckform ohne Gegen-schwung. In Verbindung mit dem starken seitlichen Einzug entsteht so die für Porsche charakteristische Ausprägung der hinteren Kotflügel, die in einen harmonisch gerundeten Heckabschluss münden. Ein ausfahrender Spoiler am unteren Abschluss der Heckscheibe verbessert nicht nur den Luftwiderstand, sondern wirkt dem Auftrieb entgegen, ohne im Stand von der harmonischen Linienführung abzulenken.



## Vertrieb

In aller Welt bereiten sich Porsche Zentren auf die Markteinführung des Gran Turismo Panamera im Jahr 2009 vor. Mit der Initiative „Road to Panamera“ stellt das Unternehmen hohe Ansprüche an seine Händler.

Die große Anziehungskraft, die Porsche rund um den Erdball auf die Automobil-Fans ausübt, zeigte sich im Geschäftsjahr 2007/08 erneut in den Ergebnissen zahlreicher Umfragen, Leserwahlen und Untersuchungen. Besonders beeindruckend ist die Siegesserie, die Porsche bei den Meinungsumfragen des renommierten US-amerikanischen Meinungsforschungsinstituts J.D. Power einfährt.

Bereits zum vierten Mal in Folge landete Porsche im Juni 2008 auf Rang eins in der Umfrage „Automotive Performance, Execution and Layout Study (APEAL 2)“ von J.D. Power. Die Untersuchung, in der 81.500 Personen im Zeitraum zwischen Februar und Mai 2008 ihr Fahrzeug bewerteten, gibt die Zufriedenheit der Neuwagenkäufer nach den ersten 90 Tagen Fahrerfahrung wieder. Erste Plätze erzielte Porsche in der „APEAL2“-Studie auch bei der Bewertung einzelner Modelle: Sowohl der 911 Carrera als auch der Cayman und der Cayenne wurden zum jeweils besten Fahrzeug in ihren Segmenten erkoren. In der nicht minder prestigeträchtigen Studie „Initial Quality Study (IQS)“ von J.D. Power wurde Porsche im Januar 2008 zum dritten Mal in Folge zum Automobilhersteller mit der besten Qualität gekürt. Der 911 Carrera landete nicht nur im Segment „Premium Sporty Car“ auf dem ersten Platz, sondern sicherte sich gleichzeitig den Gesamtsieg über alle Segmente hinweg.

Zahlreiche weitere internationale Auszeichnungen und Publikumspreise untermauern die herausragende Stellung von Porsche als Hersteller von sportlichen Premium-Fahrzeugen. So wurde der Cayman von der britischen Fachzeitschrift „Auto Express“ im August 2007 zum „Best Sporting Car“ gekürt. In der Leserwahl des Magazins „Powercar“ landete der 911 Turbo in der Kategorie der „Supersportwagen“ auf dem ersten Platz. Im Dezember 2007 erhielt der 911 GT3 von der Fachzeitschrift „Motor“ in Australien die Auszeichnung „Performance Car of the Year“.

Die Leser des Fachmagazins „sport auto“ wählten im Berichtsjahr gleich zwei Porsche Modelle als sportlichste Automobile: Zum einen den Boxster S als bestes „Cabriolet in der Preiskategorie bis 80.000 Euro“ und zum anderen den 911 GT2 als besten „Supersportwagen“. Bei der Wahl „Die sportlichsten Autos“, die das Magazin seit dem Jahr 1980 ausrichtet, zählt Porsche zu den Seriensiegern.

Ende Januar 2008 konnte Porsche die Auszeichnung „Bestes Auto der Welt“ in der Kategorie „Cabriolet“ für den 911 Carrera entgegennehmen – knapp

95.000 Leser der Zeitschrift „auto, motor und sport“ hatten ihre Wahl getroffen. Mit diesem Votum konnte der 911 Carrera eine einmalige Tradition fortsetzen: Bei 32 Abstimmungen, die seit dem Jahr 1977 erfolgten, errangen der Porsche 911 und seine Varianten Turbo und 911 Cabriolet insgesamt 37 Siege in den jeweiligen Kategorien. Im November 2007 gewann der Porsche 911 auch die „Auto Trophy“ der Fachzeitschrift „Autozeitung“ in den Kategorien „Bester Sportwagen“ und „Bestes Cabriolet über 30.000 Euro“.

Porsche trumpfte im Geschäftsjahr 2007/08 nicht nur mit den Sportwagen groß auf. Auch die zweite Generation des Cayenne erhielt etliche Auszeichnungen. Die Leser der Fachzeitschrift „Off Road“ wählten den sportlichen Geländewagen im Februar 2008 als Besten seiner Klasse und bestätigten damit das Ergebnis des Vorjahres. Die Wahl findet seit dem Jahr 1982 für geländegängige Fahrzeuge statt, diesmal stimmten knapp 60.000 Leser über 87 Bewerber in acht Klassen ab. Welche große Anerkennung der Cayenne auch in den neuen Wachstumsmärkten findet, belegt der „People’s Choice Award of the Year“ des „Auto World Magazines“ in China. Das „China Trading Center for Automobile Import“ ernannte das Fahrzeug zudem zum „Best Imported SUV of 2007“.

Bei der Wahl zum Motor des Jahres war das Unternehmen ebenfalls erfolgreich. Mit dem Turboantrieb des 911 behauptete sich Porsche gegen die leistungsstarke Konkurrenz und erhielt im Berichtsjahr den begehrten „Best Performance Engine Award“. Die Auszeichnung wird seit zehn Jahren vom britischen Fachmagazin „Engine Technology International“ verliehen. Bereits im Vorjahr siegte Porsche in der Kategorie der Drei- bis Vier-Liter-Motoren, diesmal konnte sich der 3,6-Liter-Boxerantrieb mit Turboaufladung und einer Leistung von bis zu 530 PS im 911 GT2 sogar in der freien Hubraumklasse durchsetzen. Bei der Wahl beurteilten 65 Fachjournalisten Fahrzeugantriebe.

#### **Vertriebsorganisation wächst weiter**

Porsche baut seine weltweite Vertriebsorganisation seit Jahren kontinuierlich aus. Mittlerweile stehen 670 Handelsbetriebe in 107 Ländern in Diensten der Kunden. In den wichtigsten Märkten und Regionen ist Porsche mit sechzehn eigenen Vertriebsgesellschaften sowie Regionalbüros vertreten. Durch die Einführung der vierten Baureihe, des Gran Turismo Panamera, erschließt sich der Sportwagenhersteller

nicht nur neue Marktchancen – gleichzeitig nehmen die Anforderungen an das Vertriebssystem und dessen Komplexität zu. Neben einer stärkeren Präsenz in Wachstumsmärkten wie China, Russland oder dem Mittleren Osten kommt es darauf an, den Auftritt von Porsche auch in etablierten Märkten weiter zu professionalisieren.

Acht Jahre nach der Einführung der Porsche Markenarchitektur erweist sich die klassische Formensprache als wichtiger Erfolgsfaktor. An mehr als 90 Prozent aller Standorte werden die Fahrzeuge mittlerweile in einem exklusiven Schauraum angeboten. Das Baukonzept mit der weitgehend geschlossenen Fassade und der kompakten Form bietet auch beste Voraussetzungen für energieeffiziente Gebäude in allen Klimaregionen der Erde.

Die große Zahl der im Berichtsjahr fertig gestellten und begonnenen Bauvorhaben beweist nicht nur eindrucksvoll, dass sich die Handelsorganisation intensiv auf den Panamera vorbereitet, sondern verdeutlicht auch, welches Vertrauen die Partner vor Ort der Marke Porsche entgegenbringen. Neben vielen Projekten an neuen Standorten in China, dem Mittleren Osten und Russland werden auch Neu- und Umbauten in den etablierten Märkten realisiert.

Mit der Initiative „Road to Panamera“ werden alle Händler und Werkstätten daraufhin überprüft, ob sie die Standards, Prozessvorgaben und Richtlinien für die neue Baureihe erfüllen. Damit soll die Vertriebsorganisation rechtzeitig auf die Anforderungen dieses neuen Kundensegments vorbereitet werden.

Einen zusätzlichen Schwerpunkt der Bautätigkeit bildete im Geschäftsjahr 2007/08 die Instandhaltung der Porsche Zentren. Wegen der langen Nutzungsdauer ist eine kontinuierliche Pflege wichtig, die Projekte helfen den Händlern, ihre Gebäude auf einem für Porsche typischen Niveau zu halten.

#### **Gestiegener Gebrauchtwagen-Absatz**

Weil die Bedeutung des Gebrauchtwagen-Geschäfts wächst, entwickelte das Unternehmen das erfolgreiche und weltweit einheitliche Programm „Porsche Approved“ kontinuierlich weiter. Kunden profitieren davon, indem sie hochwertige Fahrzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen und mit einem hervorragenden Service – beispielsweise mit einer Gebrauchtwagen-Garantie auf Neuwagenniveau – angeboten bekommen. Der jährlich steigende Absatz ist ein Beweis für die Attraktivität dieses Angebots.

Die Gebrauchtwagen-Garantie ist seit Januar 2008 noch besser geworden: Kunden können seitdem auch eine Garantie mit zweijähriger Laufzeit erwerben. Neu ist auch eine Individual-Garantie für Fahrzeuge, die nach einem Check durch ein Porsche Zentrum auch für Gebrauchtwagen-Käufe außerhalb der Porsche Organisation erworben werden kann. Sie unterstreicht das Vertrauen in die Produktqualität.

Viele Kunden informieren sich zunehmend „online“ über das Angebot an Gebrauchtwagen, die Plattform dafür ist der „International Porsche Locator“. Das System ist inzwischen in 69 Ländern eingeführt und verzeichnet stetig steigende Besucherzahlen.

#### **Vergleich mit den Besten: Das KPI System**

Mit dem Porsche KPI System steht den Händlern ein modernes Kennzahlensystem für die Steuerung ihres Betriebes zur Verfügung. Es ermöglicht einen Vergleich sämtlicher Unternehmensbereiche in der Porsche Organisation sowie eine Orientierung am Wettbewerb. Erstmals können vordefinierte Kennzahlen abgerufen werden, ein integrierter Katalog mit Maßnahmen hilft bei der Auswahl geeigneter Schritte. Spezielle Funktionen unterstützen zudem den Außendienst bei Händlerbesuchen. In Deutschland erhielt das KPI System in einer Zufriedenheitsanalyse des Bamberger Instituts für Automobilwirtschaft erneut Bestnoten und platzierte sich deutlich vor den Systemen anderer Automobilhersteller.

Von erfolgreichen Ideen sollten alle Beschäftigten profitieren, deshalb hat Porsche auch das Thema „Best Business Practice“ fest in der Vertriebsorganisation verankert. Mit einem intensiven Austausch werden die Händler bei der Anpassung an neue, erfolgreiche Konzepte unterstützt. Das System leistet einen wichtigen Beitrag für eine lernende Organisation.

Mit dem „Porsche Partner Network (PPN)“ besitzt das Unternehmen zudem ein zentrales Portal für alle Märkte und alle Vertriebsstufen. Das PPN erlaubt Importeuren, Händlern und Werkstätten weltweit, sämtliche Geschäftsprozesse elektronisch über eine einzige Oberfläche abzuwickeln und nutzerspezifische Informationen abzurufen. Die Kunden profitieren ebenfalls davon, denn Händler und Werkstätten sind dadurch immer auf dem neuesten Stand.

Auch der „Porsche Vehicle Sales Assistant“ (PVA), ein multimediales System zur Unterstützung der Verkäufer, wurde um neue Funktionen erweitert.

Darüber hinaus ist der PVA jetzt noch stärker mit Prozessen wie der Fahrzeugbestellung oder der Betreuung der Kunden verbunden. Eine Variante des PVA ist die „PVA Fitting Lounge“, die Kunden zur besonders individuellen Beratung nutzen können. Ihre Attraktivität resultiert aus der großformatigen Darstellung von Interieur und Exterieur des Wunschfahrzeugs auf einem Plasmabildschirm. Damit ist die detailgetreue Abbildung verschiedener Varianten eines Fahrzeugs möglich, die individuelle Konfiguration wird für den Kunden zum Erlebnis.

#### **Training für professionelle Beratung**

Ein wichtiger Faktor, um Kunden langfristig an die Marke zu binden, ist neben erstklassigen Produkten und einem positiven Image die hervorragende individuelle Betreuung. Porsche bietet allen Mitarbeitern die dafür notwendige Qualifikation mittlerweile in zehn Sprachen an, zum Beispiel auch in Arabisch, Chinesisch, Japanisch oder Russisch.

Verkäufer und Serviceberater erfahren in der Trainingseinheit „Porsche – The Experience“, was den Kern der Marke ausmacht und was die Kunden erwarten. Zusammen mit Kenntnissen für einen optimalen Verkaufs- und Serviceprozess ist damit der Grundstein für die erfolgreiche Betreuung von Kunden gelegt. Genauso wichtig ist aber auch eine professionelle Beratung über die technischen Vorzüge der Fahrzeuge. Diese werden auf anschauliche Weise durch das „Online“-Training „Porsche Product Essentials“ (PPE) erklärt. PPE trägt wesentlich dazu bei, dass die Mitarbeiter der Handelsbetriebe die Produkte optimal erklären können.

Mit großem Erfolg etablierte Porsche in den vergangenen Jahren in der Vertriebsorganisation des Unternehmens den Prozess der kontinuierlichen Verbesserung (PVP). Projekte und Workshops in der Vertriebszentrale und den internationalen Vertriebsgesellschaften, die über die Grenzen der Fachbereiche hinausgehen, trugen dazu bei, dass erhebliche ergebniswirksame Verbesserungen erzielt wurden.

#### **Trend zur Individualität ungebrochen**

Mit den beiden Programmen Exclusive und Tequipment bietet Porsche die Möglichkeit, die Fahrzeuge individuell und exklusiv zu gestalten, ab Werk oder in der Nachrüstung. Der Trend zur Individualisierung von Fahrzeugen war auch im Berichtsjahr ungebrochen. Insbesondere die umfangreichen Möglichkeiten, die das neue 911 Turbo Cabriolet bietet,



stießen auf großes Interesse. Aber auch das vielfältige Programm für den neuen Cayenne trug zur überaus erfreulichen Ertragssituation bei.

Porsche Exclusive bietet Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung ab Werk, sowohl optisch als auch technisch, innen wie außen. Die Produkte zeichnen sich durch höchste handwerkliche Qualität aus. Selbstverständlich werden nur ausgewählte Materialien verwendet, im Interieur Leder, Aluminium, Holz, Carbon oder Alcantara. Einer großen Nachfrage erfreuen sich auch Teile in Alu-Optik, da sie die Anmutung des Leichtbaus von Rennfahrzeugen vermitteln. Im Exterieur dienen spezielle Räder, Edelstahlrohre und Aerokits ebenso der Individualisierung wie technische Veredelungen.

Am besten verkauften sich im Berichtsjahr für den Boxster, Cayman und die Baureihe 911 die Sportabgasanlage, das 19-Zoll Carrera Sport-Rad, die Edelstahlrohre sowie das Aerokit Cayman und die beleuchtete Mittelkonsole. Neu im Programm von Exclusive waren die roten Heckleuchten sowie die seitlichen Dekorschriftzüge der Modellbezeichnung in ausgewählten Farben für nahezu alle Modelle.

Auch der neue Cayenne setzt Maßstäbe bei der Individualisierung. Spitzenprodukte wie das Sport-Design-Paket und die Leistungssteigerung für den Turbo betonen den fahrdynamischen Charakter des Fahrzeugs. Aber auch das dynamische 21-Zoll Cayenne SportPlus-Rad, lackiert in Exterieurfarbe, die Sportendrohre in Vier-Rohr-Optik sowie das geprägte Porsche Wappen auf den Kopfstützen erfreuten sich größter Beliebtheit.

Darüber hinaus wurde das weiterentwickelte Porsche Rear Seat Entertainment erfolgreich eingeführt, dessen Player sich elegant in die Displaykonsole auf der Beifahrerseite integrieren lässt. Damit können jetzt alle drei Sitzplätze im Fond vollständig genutzt werden. Mit dem umfangreichen Exclusive Angebot für das Interieur des Cayenne in den Materialien Carbon, Alu-Optik, lackiert in Exterieurfarbe, Leder und Holz erhält der geländegängige Porsche eine ganz persönliche Note.

Um Kunden die große Palette der Möglichkeiten zur Individualisierung auf einen Blick vorzustellen, sind seit dem Berichtsjahr alle Optionen in separaten Katalogen für Boxster, Cayman, 911 und Cayenne sowie in den jeweiligen Fahrzeugpreislisen zu finden.

#### **Tequipment als nachträgliche Aufwertung**

Das Tequipment Angebot bietet umfangreiches und praktisches Zubehör zur Nachrüstung – und das bei vollem Erhalt der Garantie. Im Vordergrund stehen die Produkte für das 911 Turbo Cabriolet, das erweiterte Angebot für die Modelle 911 Carrera, den Boxster und Cayman sowie ein abgerundetes Programm für die Baureihe Cayenne. Die Entwicklung von Umsatz und Ertrag im Berichtsjahr belegen die Attraktivität des Angebots.

Besonders gefragt waren auch hier die Sportabgasanlage sowie das „Vehicle Tracking System“. Damit können gestohlene Fahrzeuge in 25 Ländern der EU sowie in Norwegen, der Schweiz und in Russland geortet werden. Die Winterradsätze verzeichneten einen deutlich höheren Absatz. Gerade die gelun-

gene Kombination edler Leichtmetallfelgen mit dem jeweils besten Reifen bietet sowohl eine attraktive Optik als auch ein sportliches Fahrerlebnis. Neu für die Sportwagen waren das Aerokit Turbo, der seitliche Dekorschriftzug in ausgewählten Farben, die roten Heckleuchten und Gummifußmatten. Für eine automatische Geschwindigkeitsregelung sorgt in allen Fahrzeugen der seit dem Berichtsjahr angebotene Tempomat zur Nachrüstung.

Auch das breite Produktportfolio für den Cayenne kam bei den Kunden sehr gut an, als Spitzenprodukte erwiesen sich die Dachreling in Alu-Optik matt und die Trittbretter. Neu ist die nachträgliche Leistungssteigerung für den Cayenne Turbo. Als nützliches Zubehör erfreuten sich auch die wasserabweisenden Kofferraumwannen, die Fußmatten mit Nubukleder-Einfassung und eingesticktem Porsche Schriftzug, die Transportaufbauten sowie die Pflegesets großer Beliebtheit. Der Bereich Audio und Kommunikation wurde mit dem Erweiterungsmodul für den digitalen TV-Empfang sowie dem neuen Porsche Rear Seat Entertainment ausgebaut.

#### **Wartungskosten deutlich gesenkt**

Mit gezielten Maßnahmen und modernsten Technologien konnten auch die Wartungsumfänge reduziert werden, die gesamten durchschnittlichen Wartungskosten sinken dadurch in Deutschland um rund sieben Prozent und in den USA sogar um 17 Prozent.

Das erfolgreiche Informationssystem PIWIS (Porsche Integriertes Werkstatt Information System) wurde weiter auf lokale Anforderungen zugeschnitten. Nachdem bereits Chinesisch und Japanisch integriert worden waren, können seit Mitte 2008 auch russischsprachige Mitarbeiter das System in ihrer Muttersprache nutzen. Porsche trägt damit der wachsenden Bedeutung dieses Marktes Rechnung.

Mit der Fahrzeugdiagnose sollen nicht nur Fehler identifiziert, sondern auch die Qualität des Fahrzeugs gesichert werden. Der PIWIS-Diagnosetester bietet – bereits seit dem Jahr 2003 – dabei wesentliche Unterstützung. Seine Software wird kontinuierlich aktualisiert, um neue Modelle und Änderungen an den Produkten zu berücksichtigen. Mit der Funktion des „Online Updates“ für den PIWIS-Tester ist seit dem Berichtsjahr die schnellstmögliche Verteilung sichergestellt. Jeder Händler hat über das Porsche Partner Netzwerk „auf Knopfdruck“ Zugang zu den aktuellsten Daten.

Die grundsätzliche Entscheidung von Porsche, die in der Automobilindustrie standardisierte Diagnose-Technologie ODX (Open Diagnostic Data Exchange) anzuwenden, stellt einen weiteren Meilenstein dar. Die neue Technik wird zwar erst mit dem Panamera eingeführt, sie kommt aber bereits heute in der Entwicklung der neuen Baureihe zum Einsatz. Sie leistet einen wichtigen Beitrag, um die zunehmende Komplexität elektronischer Systeme im Fahrzeug noch besser zu beherrschen. In der Technik wurde mit dem Freigabe- und „Supportmanagement“ eine Funktion eingerichtet, die künftig dafür sorgt, dass bei Problemen kurzfristig Abhilfe geschaffen werden kann. Durch die Einbindung der Experten über die gesamte Kette von der Entwicklung über die beteiligten Zulieferbetriebe bis zu After Sales sind kurze Entscheidungswege und eine effizientere Instandsetzung gewährleistet. Dadurch verringern sich Kosten und Zeiten für Reparaturen.

Zur weiteren Zentralisierung der Ersatzteilversorgung kamen Großbritannien und Spanien zu dem globalen Management hinzu. Der Bereich After Sales steuert damit diese wichtigen Märkte. Dadurch wird der Bedarf transparenter und die Verfügbarkeit von Ersatzteilen in den Märkten erhöht.

Für die Lieferanten wurde der Informationsfluss speziell bei der Einführung neuer Modelle verbessert, um eine optimale Verfügbarkeit von Ersatzteilen bereits bei der Markteinführung zu gewährleisten. Nach der Übernahme der Importeursfunktion in der Schweiz bedient das Zentrallager in Ludwigsburg die dortigen Händler über Nacht.

#### **Alles dreht sich um die Wünsche der Kunden**

Neue Richtlinien zu After Sales Design und Layout verbessern den Markenauftritt im Service. Damit reagiert Porsche einerseits auf die Wünsche der Kunden und schafft andererseits die Voraussetzungen für weiteres Wachstum in den Handelsbetrieben. Zur Optimierung wurden auch bestehende Serviceprozesse untersucht.

Um die Kundenorientierung der Vertriebs- und Servicepartner weiterzuentwickeln, macht Porsche gezielte Verkäufer- und Werkstättentests mit professionellen Testkunden in Europa und in den USA. Sie bewerten alle Aspekte, die Einfluss auf die Kundenbetreuung haben und beschreiben ihr Erlebnis im Porsche Zentrum. Die Händler erhalten eine ausführliche Rückmeldung nach dem Test. Neue Prozesse können objektiv beurteilt und bestehende wie

Terminvereinbarungen, Beratungsgespräche oder Rechnungserklärungen verbessert werden.

Porsche Zentren und Service Zentren müssen definierte Qualitätsstandards erfüllen. Um die Servicequalität für die Kunden sicherzustellen, wurde der „Service Audit“ zu einem „Porsche Service Dealer Review“ weiterentwickelt. Er beinhaltet nun auch die Schritte im gesamten After Sales Bereich, also interne und externe Prozesse. Jedes Porsche Zentrum kann sich selbst prüfen (Selbstauditorien).

Die Leistungen der Porsche Werkstatt und des Teiledienstes werden weltweit als „Porsche Service“ vermarktet. Abhängig von länderspezifischen Besonderheiten können Kunden in der Regel in ihrem Porsche Zentrum auf ein umfangreiches Angebot von originalen Austauschteilen, saisonalen Fahrzeug-Checks, Hol- und Bring-Diensten, Komplettpreisangeboten und Fahrzeugpflegeprogrammen zurückgreifen. Im Geschäftsjahr 2007/08 wurde dieses Angebot weiter verbessert und um das neu entwickelte System für Service Leistungen erweitert. Damit können Kunden

und Spezialwerkzeugen bis zur Überprüfung von Serviceprozessen und Werkstätten.

Im Geschäftsjahr 2007/08 hat Porsche auch sein ganzheitliches Management der Kundenbeziehungen „CRM@Porsche“ konsequent ausgebaut. Neben der Markteinführung in Italien, Japan, Australien und der Schweiz stand die stärkere Einbindung der Händler im Vordergrund. Mit einer spezifischen Benutzeroberfläche („Dealer-Frontend“) können Informationen über Prozesse in Marketing, Vertrieb und Service durchgängig im Unternehmen und in den Porsche Zentren verwendet werden. Mit der stärkeren Integration der Händler ist Porsche einem ganzheitlichen Management der Kundenbeziehungen wieder einen deutlichen Schritt näher gekommen. Bis Ende 2009 wird „CRM@Porsche“ in allen Vertriebs-tochtergesellschaften sowie deren Handelsorganisation eingeführt. Darüber hinaus werden neu gewonnene Informationen künftig stärker zur individuellen Gestaltung und langfristigen Sicherung der Kundenbeziehungen genutzt.

Porsche bildet in Manila Kraftfahrzeug-Techniker aus. Damit erhalten die jungen Leute eine Perspektive für ihr Leben.



fahrzeugspezifisch und direkt vor der Auftragsvergabe detaillierte Informationen beispielsweise über Preise und Reparaturdauer erhalten.

Das Service Support Team, das seit Anfang 2007 arbeitet, ist mittlerweile sehr stark ausgelastet. Die Nachfrage der Importeure und Händler nach Technik- und Prozessspezialisten ist hoch. Daher wurde das Team im Berichtsjahr auf zwölf Mitarbeiter vergrößert, sie sichern mit ihrem weltweiten Einsatz die Kontinuität der Serviceleistung. Gleichzeitig wird damit die Voraussetzung geschaffen, auch bei der Einführung neuer Modelle eine gleichbleibend hohe Servicequalität in den wichtigen aufstrebenden Märkten zu gewährleisten.

Die Aufgaben des Teams reichen von der Anleitung lokaler Techniker bei der Instandhaltung und Reparatur über die Schulung mit „Diagnosetools“

### **Porsche Training Center in Asien**

Mit dem Aufbau des Porsche Training and Recruitment Center Asia in Manila auf den Philippinen hat Porsche zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Jedes Jahr erhalten etwa 30 junge Menschen aus dem asiatischen Land die Möglichkeit, ihre Ausbildung zum Kraftfahrzeug-Techniker bei Porsche zu beenden, nachdem sie zuvor zehn Monate lang eine Grundausbildung bei einem technischen Institut des Don Bosco Ordens absolviert haben. Damit unterstützt Porsche diejenigen Märkte, die einen Mangel an qualifiziertem Personal aufweisen, mit gut ausgebildeten Technikern.

Da die jugendlichen Auszubildenden allesamt aus sozial schwachen Familien stammen, bietet Porsche ihnen gleichzeitig die Chance, dem Kreislauf aus mangelnder Ausbildung und Armut zu entkommen.



Das Porsche Training and Recruitment Center Asia ist eine Kooperation von Porsche mit dem philippinischen Importeur PGA Cars und dem Don Bosco Technical Institute in Manila. Die erste Gruppe von 15 Auszubildenden startete im April 2008, ihr Abschluss erfolgte im September 2008. Alle 15 Jugendlichen konnten erfolgreich an die Porsche Handelsorganisation vermittelt werden, die meisten gehen in die Märkte von Porsche Middle East.

#### **Werksabholung: Erlebnis für Kunden**

Erneut haben zahlreiche Kunden den Weg ins Werk gewählt, um ihren Porsche nach persönlichen Vorstellungen zu gestalten oder ihr Neufahrzeug abzuholen. Dabei bekamen sie ein vielfältiges Rahmenprogramm geboten. Man kann bei einer Werksführung Einblicke in die Produktion erhalten, ein Mittagessen im Gästecasino genießen, im Porsche Museum ausgesuchte Exponate bewundern oder im Porsche Design Driver's Selection Shop einkaufen. In individuellen Einweisungen bekommen die Kunden bei der Übergabe ihres Fahrzeugs alle Funktionen ausführlich erläutert.

Auch das Kundenzentrum des Werks in Leipzig bildete im Geschäftsjahr 2007/08 wieder einen beliebten Anziehungspunkt für Kunden und Interessierte. Die Zahl der Werksauslieferungen des Cayenne nahm dank der Markteinführung des neuen Cayenne GTS zu. Im Kundenzentrum und auf den beiden werkseigenen Strecken fand erneut eine Vielzahl von Fahrveranstaltungen, Strategiekonferenzen, Lieferanten- und Kunden-Events nationaler und internationaler Organisatoren statt. Weil neue Kunden, vom Kleinbetrieb bis zu namhaften Konzernen, gewonnen werden konnten, stiegen die Umsätze deutlich.

Die Programme „Porsche Leipzig Co-Pilot“ und „Porsche Leipzig Pilot“, bei denen Interessierte eine „schnelle Runde“ an der Seite eines erfahrenen Motorsportprofis miterleben oder sogar selbst am Steuer sitzen können, haben nichts von ihrer großen Beliebtheit eingebüßt. Das Angebot erfuhr eine interessante Erweiterung. Seit dem Frühjahr 2008 ist es möglich, in einem Porsche Design 911 GT3 Cup-Fahrzeug mitzufahren, das im Porsche Mobil1-Supercup eingesetzt wurde.

#### **Porsche Travel Club immer beliebter**

Der Porsche Travel Club bietet das unvergleichliche Erlebnis, einen Porsche über die schönsten

Straßen der Welt zu fahren. Erfahrene Reiseleiter führen ihre Gruppen über ausgesuchte Strecken. Die vielfältigen Möglichkeiten präsentiert ein Katalog, der im Internet unter [www.porsche.de/travelclub](http://www.porsche.de/travelclub) zur Verfügung steht. Das Angebot reicht von Touren mit einem Blick hinter die Kulissen von Porsche über Trainingsveranstaltungen auf und abseits asphaltierter Straßen bis hin zu exklusiven Wochenendreisen („Weekends“) und mehrtägigen „Adventure-Touren“. Auch Reisen für Firmen, die Kunden oder erfolgreichen Mitarbeitern danken möchten, erfreuen sich wachsender Nachfrage.

Der Porsche Travel Club ist im Berichtsjahr weiter gewachsen, mehr als 4.300 Kunden nutzten die Angebote. Die große Zahl von Frühbuchungen für die Wintertrainings zeigt, dass die Wachstumsziele auch in der Saison 2009 erreicht werden können. Neben der kontinuierlichen Erweiterung des Reiseprogramms steht der internationale Ausbau des Clubs auf dem Programm. Nachdem in Italien ein Porsche Travel Club erfolgreich gestartet ist, soll das Wachstum in weiteren Ländern und Kontinenten forciert werden.

#### **Sport Driving School auf Erfolgskurs**

Die Porsche Sport Driving School ([www.porsche.de/sportdrivingschool](http://www.porsche.de/sportdrivingschool)) bietet die Möglichkeit, die individuelle Fahrsicherheit unter Anleitung von Instrukteuren zu erhöhen. Kunden und Freunde der Marke trainieren nicht nur ihr fahrerisches Können, sondern erleben auch puren Fahrspaß auf der Strecke. Das Programm wird in insgesamt 20 Märkten angeboten, und es begeistert jährlich mehr als 8.000 Kunden.

Die Trainingsmöglichkeiten sind nahezu grenzenlos. Mit ihren aufeinander aufbauenden Leistungsstufen bietet die Driving School alles, was für den sicheren und energiesparenden Umgang mit den Fahrzeugen oder auch zum Fahren auf der Rennstrecke nötig ist.

In den „Onroad-Trainings“ erleben Kunden spannende Momente auf berühmten internationalen Rennstrecken und in ausgewählten Fahrsicherheitszentren. Die Einfahr- und Prüfstrecke von Porsche auf dem Werksgelände in Leipzig bietet außerdem ein über 100 Hektar großes Areal für „Offroad-Events“, auf dem das Fahrgefühl jenseits der Straße trainiert werden kann. Kunden, denen auch das nicht ausreicht, können das Wüstenabenteuer in Dubai

buchen, um die Besonderheiten des Fahrens auf Sanddünen kennen zu lernen.

Sehr erfolgreich sind die speziell für Damen reservierten Trainings („Women Only“) sowie ein reiner Fahrtag auf der Rennstrecke („Track Day“). Spezielle Wintertrainings in Finnland, Österreich, Italien und in Colorado, USA, helfen den Teilnehmern, ihr Fahrzeug auch in der kalten Jahreszeit sicher zu bewegen. Neu angeboten und begeistert nachgefragt wurden im Berichtsjahr das „Super Sport Training“, speziell für GT und RS-Varianten, und das Master Training auf Eis „Ice Force“.

#### **Porsche Clubs weltweit aktiv**

Ein eindrucksvoller Beleg für die Faszination der Marke ist das ungebremste Wachstum der Porsche Clubs in aller Welt. Im Berichtsjahr wurden 607 Clubs mit mehr als 120.000 Mitgliedern in über 60 Ländern betreut. Neugründungen gab es in Russland, dem Mittleren Osten und Slowenien, künftig wird der Fokus auf den stark wachsenden Märkten in Asien liegen. Erstmals unterstützte die



Mehr als 500 Porsche Enthusiasten aus 14 Ländern nahmen an der Europa Parade auf Sardinien teil.

zentrale Clubbetreuung die Parade in Mexiko City mit über 200 Porsche Fahrzeugen und begeisterte die Teilnehmer mit zwei historischen Formel Fahrzeugen aus dem Museum. Diese zogen auch bei der Parade in Japan mit über 400 Clubmitgliedern die Aufmerksamkeit auf sich.

Erneut bildete die Parade in den USA einen Höhepunkt des Jahres: Etwa 2.200 Teilnehmer und mehr als 800 Fahrzeuge versammelten sich in Charlotte, North Carolina. Das umfangreiche Programm dauerte fünf Tage. Auf großes Interesse stieß dabei neben dem Concours d'Elégance der Besuch bei Penske Motorsport. Eine Besonderheit war auch die anläss-

lich des 60. Jubiläums von Porsche organisierte „Heritage“-Ausstellung mit historischen und aktuellen Fahrzeugen von Club-Mitgliedern.

Die „Porsche Parade Europe“ fand diesmal – organisiert vom Dachverband des Porsche Club Italien – in Porto Cervo auf Sardinien statt. Zur Costa Smeralda kamen über 500 Teilnehmer mit 250 Fahrzeugen, die unter anderem beim Concours d'Elégance im Porto Vecchio ausgestellt wurden. Das landestypische Rahmenprogramm begeisterte die Teilnehmer aus 14 Nationen.

Besonders aktiv ist zur Freude aller Anhänger historischer Fahrzeuge die Porsche Classic Clubszene. Der Porsche 356 Club Dänemark organisierte das 33. Internationale Porsche 356 Meeting in Aalborg, zu dem 300 Classic-Liebhaber aus zehn europäischen Ländern kamen. Zum ersten Mal waren auch Club-Mitglieder aus den USA und Japan dabei. Während der vier Tage stand eine interessante Mischung aus touristischen Ausfahrten, kulturellen Höhepunkten und sportlichen Fahrerlebnissen auf dem Programm.



Bei der sehr beliebten West Coast Holiday in Lake Tahoe, USA, präsentierten sich 325 Fahrzeuge beim Concours d'Elégance einer fachkundigen Jury. Auch die 356 Holiday in Japan mit rund 200 Teilnehmern vom Porsche 356 Club Japan in Nagoya, wurde von der zentralen Clubbetreuung unterstützt. Mit dem Engagement bei den Classic Clubs pflegt Porsche nicht nur den Kontakt zu den Fahrern der Marke, sondern betreut gleichzeitig eine aktive, erlebnisfreudige Kundengruppe.







## Märkte

Die Wachstumsmärkte in Asien und Osteuropa, im Mittleren Osten und in Lateinamerika werden immer stärker zur Triebfeder für das Porsche Geschäft. Aber auch in seinen Stammmärkten schöpft das Unternehmen die vorhandenen Marktpotentiale aus.

In vielen Ländern verspürt die Automobilindustrie seit Beginn des Porsche Geschäftsjahres 2007/08 Gegenwind. Denn die Finanz- und Immobilienkrise blieb weder auf die USA noch auf den Bankensektor begrenzt. In der gesamten westlichen Welt verlor im Lauf des Jahres 2008 das Vertrauen der Konsumenten in eine weiterhin gedeihliche Wirtschaftsentwicklung. Nur Zukunftsmärkte wie China, Indien und der Mittlere Osten konnten noch sonnige Konjunkturaussichten vermelden. Diese Entwicklung spiegelt auch das Geschäft von Porsche wider: Auf China, den Mittleren Osten, Russland und Lateinamerika entfielen im Berichtsjahr bereits rund 20 Prozent der Verkäufe.

Um vorhandene Marktpotentiale noch besser ausschöpfen zu können, gründete Porsche neue Tochtergesellschaften in der Schweiz, in Südosteuropa, in Hongkong und in Kanada. Diese Länder und Regionen wurden zuvor von freien Importeuren, durch ein Joint-Venture oder – im Fall Kanadas – von den USA aus betreut. Damit kontrollierte Porsche zum Ende des Berichtsjahres gut 95 Prozent des Absatzes direkt über Tochtergesellschaften und Regionalbüros. Zum Vergleich: Mitte der 90er Jahre wurde noch die Hälfte des Fahrzeugvolumens über freie Händler verkauft.

Insgesamt lieferte Porsche im Geschäftsjahr 2007/08 genau 99.342 Fahrzeuge an Kunden aus, das waren 0,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Von den 32.300 Fahrzeugen, die auf die Sportwagen der Baureihe 911 entfielen, war mehr als jedes dritte ein Turbo-, GT2- oder GT3-Modell. 11.351 Auslieferungen stellen für diese Top-Modelle der Elfer-Baureihe einen neuen Rekordwert dar. 740 Einheiten entfielen bereits auf die gegen Ende des Berichtsjahres neu eingeführte Generation des 911 Carrera.

Die Baureihe Boxster, zu der auch die Cayman-Modelle gehören, konnte ihren Marktanteil in einem stark schrumpfenden Segment trotz teilweise hoher Rabatte von Wettbewerbern behaupten. Mit 22.869 Einheiten blieben die Mittelmotor-Sportwagen auch deutlich über der 20.000er-Marke. Zu diesem Erfolg trugen Sondermodelle wie der Boxster RS 60 Spyder oder der Cayman Porsche Design Edition 1 bei.

Der sportliche Geländewagen Cayenne erreichte im ersten Geschäftsjahr, in dem die zweite Generation vollständig verfügbar war, mit 44.173 Einheiten einen neuen Auslieferungsrekord. Verantwortlich hierfür war nicht nur das florierende Geschäft in den weltweiten Wachstumsregionen wie China, dem

Mittleren Osten und Russland, sondern auch die sehr erfolgreiche Einführung des besonders sportlichen Cayenne GTS. Obwohl das Modell im Berichtsjahr nur noch sechs Monate verfügbar war, erreichte es mit 5.539 ausgelieferten Einheiten innerhalb der Baureihe Cayenne einen Anteil von gut zwölf Prozent.

#### AMERIKA

##### **Nordamerika: Porsche zeigte sich wetterfest**

Die Bedingungen auf dem US-Markt haben sich spätestens mit Beginn des Jahres 2008 dramatisch verschlechtert. Die Immobilien- und Finanzkrise sowie gestiegene Benzinpreise sorgten für eine deutliche Abkühlung des Automobilmarktes. Porsche war auf diese Entwicklung vorbereitet und passte die Kapazitäten rechtzeitig an die veränderte Nachfrage an. Gleichwohl kamen die 33.692 ausgelieferten Fahrzeuge dem Vorjahreswert von 35.398 Einheiten sehr nahe.

Besonders erfolgreich in Nordamerika war im Berichtszeitraum die Baureihe Cayenne: 13.700 Auslieferungen lagen über den Erwartungen von Porsche. Von den insgesamt 19.992 ausgelieferten Sportwagen entfielen 10.775 Fahrzeuge auf die Baureihe 911 und 9.217 Einheiten auf die Boxster und Cayman-Modelle. Porsche nahm für die Weiterentwicklung des nordamerikanischen Marktes erneut viel Geld in die Hand. Um die Kunden noch besser betreuen zu können, wurde für Kanada eine eigene Tochtergesellschaft gegründet und in den USA wurde eine vierte Vertriebsregion etabliert.

##### **Lateinamerika: Aufsteigende Region**

Mit einem kräftigen Zuwachs bei den Kundenauslieferungen schloss Porsche das Berichtsjahr in Lateinamerika ab. Damit knüpfte das Geschäftsjahr 2007/08 nahtlos an die bisherigen Erfolge an. Die Wachstumsrate von 35 Prozent auf insgesamt 2.712 Auslieferungen war unter den Vertriebstöchtern von Porsche sogar die zweithöchste (nach China). Zu der Steigerung trugen sowohl der Cayenne mit einem Plus von 45 Prozent auf 1.691 Einheiten als auch die Baureihe 911 mit plus 40 Prozent auf 523 Fahrzeuge bei.

Wie im vorangegangenen Geschäftsjahr war Mexiko größter Einzelmarkt. Dort stiegen die Verkäufe um 19 Prozent auf 807 Einheiten. Dahinter etablierte sich Brasilien mit 582 Auslieferungen auf Rang

zwei. Um den Wachstumskurs zu forcieren, wurde das Vertriebsnetz in Lateinamerika um vier auf 35 Händler ausgebaut.

#### EUROPA

##### **Deutschland: Verunsicherte Kunden**

Die Schwankungen von Konjunktur und Konsumentenstimmung in Deutschland spiegeln sich im Automobilmarkt wider. Steigende Benzinpreise und die Ankündigung einer Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer verunsicherten die Kunden weiter, nachdem im Jahr zuvor die Bundesregierung bereits durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer für Bremspuren gesorgt hatte. Trotzdem konnte Porsche mit 13.510 ausgelieferten Fahrzeugen den im Vorjahr erreichten Wert von 14.046 Einheiten nahezu wieder erzielen.

Die Baureihe 911 kam mit 6.594 Auslieferungen trotz des Modellwechsels beim 911 Carrera in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres erneut auf ein hohes Verkaufsniveau. Im Vorjahr wurden 6.945 Einheiten ausgeliefert. Der Auftragseingang für die neuen 911 Carrera-Modelle verlief sehr erfreulich.

Die Boxster-Baureihe musste mit 3.087 Auslieferungen (im Vorjahr 3.552) zwar Einbußen in Kauf nehmen, allerdings konnten sich die Mittelmotor-Sportwagen damit in einem stark rückläufigen Segment weiterhin behaupten. Sehr erfolgreich war im Geschäftsjahr 2007/08 der Cayenne unterwegs – die Auslieferungen der Baureihe übertrafen mit 3.829 Einheiten sogar das bereits sehr gute Vorjahresresultat um acht Prozent.

Die Handelsorganisation investierte wieder stark in die Markenarchitektur, zahlreiche Betriebe in Deutschland wurden im Berichtsjahr umgebaut oder neu errichtet. Zur Vorbereitung auf den Marktstart des Gran Turismo Panamera im Jahr 2009 wurden ebenfalls hohe Investitionen getätigt.

##### **Großbritannien: Zweitgrößter Markt in Europa**

Den schwierigen Marktbedingungen in Großbritannien und Irland konnte sich Porsche im Berichtsjahr nicht entziehen, insgesamt wurden 7.169 Fahrzeuge ausgeliefert (Vorjahr 9.104 Einheiten). Dennoch blieb Großbritannien damit der zweitgrößte europäische Markt nach Deutschland. Von der Baureihe 911 wurden 2.572 Fahrzeuge verkauft (Vorjahr 3.336). Die neu eingeführte Cabriolet-Variante war ein wesentlicher Grund dafür, dass vom 911 Turbo

mit 676 Fahrzeugen nochmals mehr verkauft wurden als im bisherigen Rekordjahr 2006/07. Die neue Generation des 911 Carrera kam nach der Markteinführung im Juli 2008 bereits auf 166 Fahrzeuge.

Obwohl die Mittelmotorsportwagen mit 1.606 Boxster- und 1.526 Cayman-Auslieferungen stark unter den Marktbedingungen und dem schrumpfenden Roadster-Segment in Großbritannien litten, bleibt das Land einer der wichtigsten Märkte für Coupés und offene Zweisitzer. Im Jahr zuvor wurden insgesamt 4.168 Einheiten der Baureihe ausgeliefert. Der Cayenne konnte seine Position behaupten und blieb mit 1.465 verkauften Fahrzeugen nur knapp unter dem Vorjahreswert. Sehr positiv wurde auch auf der Insel der neue, besonders sportliche Cayenne GTS aufgenommen.

Das schwierige Umfeld hinderte Porsche Cars Great Britain im Berichtszeitraum keineswegs daran, einige wichtige Projekte zu verwirklichen. Auf dem Gelände der renommierten Rennstrecke in Silverstone wurde ein modernes Zentrum für Fahrertrainings und anspruchsvolle Probefahrten fertig gestellt. Das 13 Hektar große Areal mit einem Gebäude für bis zu 200 Kunden bietet eine höchst anspruchsvolle Teststrecke mit einer so genannten „Kick-Plate“, die das plötzliche Ausbrechen eines Fahrzeugs simuliert. In gewohnter Qualität werden im „Porsche Driving Experience Centre“ Fahrerlehrgänge und Tagungen angeboten.

Die Händlerbetriebe der Porsche Retail Group im Großraum London belegten zum achten Mal in Folge den ersten Platz bei Profitabilität und Effizienz im renommierten „AM 100 Ranking“ der Zeitschrift „Automotive Management Magazine“.

#### **Italien: Vergrößertes Händlernetz**

Porsche lieferte im Geschäftsjahr 2007/08 insgesamt 4.749 Fahrzeuge an Kunden in Italien aus (Vorjahr 5.458). Wegen der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen passte das Unternehmen seine Kapazitäten rechtzeitig an und garantiert damit weiterhin die langfristige Wertstabilität der Porsche Fahrzeuge.

Der größte Anteil an den Auslieferungen entfiel mit 2.179 Einheiten auf die Elfer. Insbesondere der 911 Turbo und die GT-Modelle stießen mit einem Zuwachs von 19 Prozent auf 731 Einheiten auf

großes Interesse. Der Cayenne verbesserte sich um 26 Prozent auf 1.589 Einheiten. Boxster und Cayman konnten mit insgesamt 981 Auslieferungen das hervorragende Vorjahresergebnis (1.456 Einheiten) nicht wiederholen. Das Händlernetz wurde im Berichtsjahr auf 35 Niederlassungen erweitert. Im April 2008 öffnete der umgebaute Betrieb in Padua, so dass sich Porsche rechtzeitig zur Einführung des Panamera im Jahr 2009 weiter verbessert präsentieren kann.

#### **Frankreich: Cayenne auf Erfolgskurs**

Im Januar 2008 führte Frankreich ein Bonus-Malus-System für Schadstoffemissionen ein, das Luxus- und Sportwagen stärker trifft als andere Fahrzeuge. Trotz dieser Belastung übertraf Porsche mit 2.539 Auslieferungen die Erwartungen im Berichtsjahr deutlich und erreichte beinahe den Vorjahreswert von 2.650 Einheiten.

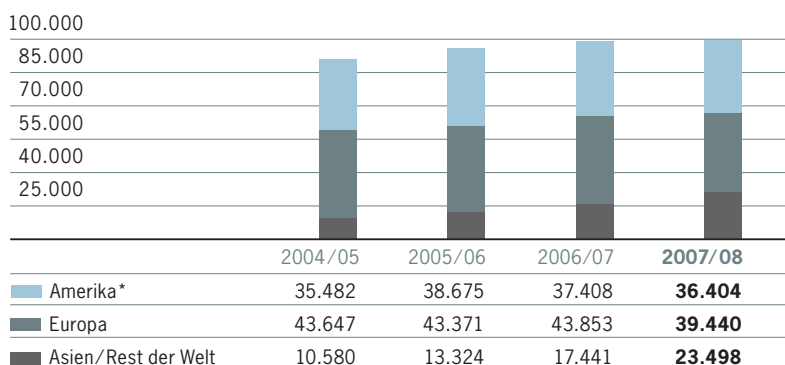
Die Baureihe 911 blieb mit 1.058 Fahrzeugen zwar leicht unter dem Rekordergebnis von 1.125 Auslieferungen im Jahr zuvor; die neue Generation des 911 Carrera kommt aber dank ihrer modernen, verbrauchsreduzierenden Antriebstechnologie bei den Kunden sehr gut an. Mit 559 ausgelieferten Fahrzeugen (im Vorjahr 696 Einheiten) blieben die Modelle Boxster und Cayman innerhalb der Erwartungen. Der Cayenne fuhr weiter auf Erfolgskurs, 921 Auslieferungen bedeuteten ein Plus von elf Prozent.

#### **Spanien und Portugal: Sicher durch die Krise**

Das Geschäftsjahr 2007/08 war in Spanien sehr stark durch die dortige Immobilienkrise geprägt. Eine Auswirkung davon war die Kaufzurückhaltung der Konsumenten. Porsche zeigte sich aber krisenfest und konnte selbst in diesem schwierigen Umfeld 2.061 Fahrzeuge (Vorjahr 2.603) ausliefern.

Der Cayenne bestätigte mit 1.127 verkauften Fahrzeugen (Vorjahr 1.250 Einheiten) seine Stellung als wichtigstes Modell. Ein Rekordanteil von 34 Prozent der 525 ausgelieferten Elfer (Vorjahr 712 Auslieferungen) entfiel auf die Turbo- und GT-Varianten. Von den Modellen Boxster und Cayman wurden 409 Fahrzeuge ausgeliefert, nach 641 Einheiten im Berichtsjahr zuvor. Das Händlernetz auf der iberischen Halbinsel wuchs auf 27 Betriebe, davon liegen fünf in Portugal, wo im Juli 2008 das Porsche Zentrum in Faro eröffnet wurde.

## Fahrzeugauslieferung in Einheiten



\* inkl. Kanada (PCL), Lateinamerika (PLA)

### Schweiz: Neue Tochtergesellschaft

In der Schweiz wurden die Fahrzeuge von Porsche bislang über die AMAG Automobil- und Motoren AG vertrieben. Am 1. Juli 2008 startete die 100prozentige Tochtergesellschaft Porsche Schweiz AG mit Sitz in Zug ihr operatives Geschäft. Die Kundenauslieferungen übertrafen mit 1.924 Fahrzeugen den Vorjahreswert (1.842 Einheiten). Die Baureihe 911 erfüllte die Erwartungen mit 920 Einheiten (Vorjahr 945), wobei insbesondere die Topmodelle 911 Turbo, 911 GT3 und 911 GT2 begehrt waren. Boxster und Cayman kamen auf 317 Einheiten (Vorjahr 366) und blieben damit auf hohem Niveau. Der Cayenne legte um 29 Prozent auf 687 Fahrzeuge zu.

Zur Vorbereitung der Markteinführung des Panamera wird die Handelsorganisation viel Geld investieren und neue Betriebe in Maienfeld, Lenzburg, Lausanne, Genf und Zürich eröffnen.

### Österreich: Trend zu hochwertigen Modellen

Im Geschäftsjahr 2007/08 lieferte Porsche in Österreich 832 Fahrzeuge an Kunden aus. Im Jahr zuvor waren es 871 Einheiten gewesen. Dieses erfreuliche Resultat kam zustande, obwohl eine neue Emissionsabgabe den Automobilmarkt in der Alpenrepublik bremste.

Von der Baureihe 911 wurden 379 Fahrzeuge ausgeliefert (Vorjahr 420 Einheiten). Die neuen Modelle 911 GT2 und 911 Turbo Cabriolet stießen auf großes Interesse. In Österreich werden nach wie vor die allradgetriebenen Varianten stärker nachgefragt, von denen 257 Einheiten ausgeliefert wurden.

Der Cayenne legte um 22 Prozent zu und erreichte damit 333 Auslieferungen. Die Boxster-Baureihe stand für insgesamt 120 Fahrzeuge, nach 177 im Geschäftsjahr zuvor. Die Kunden in Österreich bestellten im Berichtszeitraum häufiger die Roadster Boxster und Boxster S als die Cayman-Modelle.

### Belgien: Stabil in schwierigem Umfeld

Die Auslieferungen blieben im Geschäftsjahr 2007/08 mit 1.033 Fahrzeugen nur geringfügig unter dem Vorjahreswert von 1.143 Einheiten. Und das trotz großer Unsicherheit in der Bevölkerung, denn in Belgien gab es neun Monate lang keine gewählte Regierung. Von der Baureihe 911 konnte der Importeur D'leteren ungeachtet des bevorstehenden Generationswechsels 517 Fahrzeuge (Vorjahr 555 Einheiten) ausliefern. Boxster und Cayman erreichten im harten Wettbewerb die beachtliche Stückzahl von 251 Fahrzeugen (Vorjahr 308). Dabei war erneut die Basisvariante des Cayman mit 119 Einheiten das erfolgreichste Modell in dieser Baureihe. Trotz aller Unsicherheiten konnte der Cayenne mit 265 ausgelieferten Exemplaren an das gute Vorjahresergebnis (280 Einheiten) anknüpfen. Vor allem der neue Cayenne GTS trug zu diesem Erfolg bei.

### Niederlande: Bestens gerüstet

Im Berichtsjahr lieferte Porsche insgesamt 850 Fahrzeuge (Vorjahr 1.167 Einheiten) aus. In einem äußerst preissensiblen Wettbewerb behauptete sich der Cayenne mit 353 verkauften Fahrzeugen (Vorjahr 440) gut, insbesondere der neue Cayenne GTS stieß auf das Interesse der Kunden. Die Erfolgsbau-



reihe war mit 381 Auslieferungen der 911, von dem im Jahr zuvor 549 Einheiten abgesetzt wurden. Der 911 GT2 erfreute sich auch bei den niederländischen Kunden großer Beliebtheit.

Wegen der hohen Besteuerung von Luxusgütern und leistungsstarken Automobilen subventionierten einige Hersteller ihre Fahrzeuge noch stärker. Außerdem belastete die Regierung die Automobilhersteller seit Februar 2008 mit einer CO<sub>2</sub>-Steuer. Porsche hat darauf rechtzeitig reagiert: Die neue Generation der Sportwagen-Baureihe 911 unterschreitet den von der Regierung vorgegebenen Schwellenwert für die CO<sub>2</sub>-Steuer.

#### **Luxemburg: Cayenne und 911 stark**

Im Geschäftsjahr 2007/08 hat der Luxemburger Importeur Autosdistribution Losch S.à.r.l. 239 Fahrzeuge ausgeliefert, nach 266 Einheiten zuvor. Damit erzielte Porsche in einem Marktumfeld, das durch eine lang andauernde Diskussion über eine neue CO<sub>2</sub>-Steuer geprägt war, ein sehr gutes Ergebnis. Die Baureihe 911 knüpfte mit 102 Fahr-

heiten im Jahr zuvor. Die Verkäufe in Norwegen, Schweden, Finnland, Dänemark und Island profitierten stark von den in dieser Region besonders gefragten Allrad- und Top-Modellen.

Die Boxster-Baureihe erreichte insgesamt 167 Fahrzeuge (Vorjahr 212). Die Auslieferungen der Boxster-Modelle blieben annähernd stabil, die Cayman-Modelle gaben leicht nach. Dank einer starken Nachfrage nach dem neuen GTS wurden vom Cayenne 517 Einheiten verkauft (minus 25 Prozent).

Neue Porsche Zentren sind in Reykjavik, Malmö, Stockholm Nord, Espoo und Oslo geplant. Zur weiteren Stärkung der Marke trug auch der „Porsche Carrera Cup Scandinavia“ bei, der zum vierten Mal im Rahmen der schwedischen Tourenwagen-Meisterschaft stattfand.

#### **Süd- und Osteuropa: Erneutes Rekordjahr**

Mit dem Rekordwert von 3.178 Fahrzeugen konnte Porsche die Vorjahresverkäufe um sechs Prozent übertreffen. Damit haben sich die Kundenauslieferungen in Süd- und Osteuropa innerhalb der vergangenen fünf Geschäftsjahre mehr als vervierfacht.

Nach wie vor erfreuten sich insbesondere die Modelle des sportlichen Geländewagens Cayenne einer sehr großen Nachfrage. Im Berichtsjahr stieg die Zahl der Auslieferungen um 24 Prozent auf 1.965 Einheiten – dabei hatte der Vorjahreswert bereits einen historischen Höchststand markiert. Als besonderer Verkaufserfolg erwies sich der neue Cayenne GTS, für den sich 230 Kunden entschieden. Die Baureihe 911 erreichte zwar nicht ganz die Auslieferungen des Vorjahres (998 Einheiten), dennoch blieben die Sportwagen trotz des Modellwechsels beim 911 Carrera mit 877 ausgelieferten Fahrzeugen auf einem sehr hohen Niveau. Boxster und Cayman konnten dagegen mit 336 Verkäufen den Vorjahreserfolg von 421 Einheiten nicht wiederholen.

Um der steigenden Bedeutung der Region Rechnung zu tragen, gründete das Unternehmen im Berichtsjahr das Büro Porsche Central and Eastern Europe mit Sitz in Prag. Es koordiniert alle Aktivitäten in den Märkten Süd- und Osteuropas. Die zentrale Lage bietet ideale Voraussetzungen für die 14 Mitarbeiter, den Vertrieb in dieser Region weiter zu professionalisieren. Die 21 Importeure in den 23 Ländern erhalten damit optimale Unterstützung.



In Russland hat Porsche bereits 20 Händler. Die jüngste Eröffnung ist das Porsche Zentrum in Stavropol.

zeugen an den hohen Vorjahreswert von 112 Kundenauslieferungen an. Das neue 911 Turbo Cabriolet fand großen Zuspruch, die höherwertigen Modelle wurden auch in Luxemburg verstärkt nachgefragt. Der Cayenne legte um ein Viertel auf 71 Auslieferungen zu. Alle angebotenen Varianten trugen zu diesem Erfolg gleichermaßen bei. Boxster und Cayman erfreuen sich mit 66 ausgelieferten Fahrzeugen weiterhin großer Beliebtheit.

#### **Nordeuropa: Allradmodelle besonders gefragt**

Die Region Nordeuropa ist nach wie vor ein bedeutender Absatzmarkt für Porsche, daran konnte die Konjunkturuntrübung nur wenig ändern. Im Berichtsjahr lieferte das Unternehmen 1.319 Fahrzeuge aus, das entsprach einem Rückgang von 21 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Baureihe 911 kam auf 635 Auslieferungen nach 755 Ein-



#### **Russland: Bärenstarkes Geschäft**

Mit 2.328 Auslieferungen erzielte die Tochtergesellschaft Porsche Russland im vierten Jahr nach ihrer Gründung ein Wachstum von 23 Prozent. Die Baureihe Cayenne wurde mit 2.080 Fahrzeugen (Vorjahr 1.699 Einheiten) und einem Anteil von 89 Prozent an den Gesamtverkäufen am häufigsten an Kunden ausgeliefert. Aber auch bei den Modellen Boxster, Cayman und 911 ist die Zuwachsrate von insgesamt 23 Prozent für Porsche sehr erfreulich. Obwohl die oftmals widrigen Straßenverhältnisse den Absatz von Sportwagen noch immer erschweren, gelangten im Berichtsjahr 248 Fahrzeuge (Vorjahr 201 Einheiten) zu den Kunden.

Das russische Vertriebsnetz wird weiter zügig ausgebaut. Ende des Berichtjahres war Porsche an 20 Standorten präsent, zahlreiche weitere befinden sich in der Planungsphase.

#### **MITTLERER OSTEN UND AFRIKA**

##### **Ungebrochene Dynamik**

Porsche Middle East & Afrika ist weiter kräftig gewachsen. Mit 6.082 ausgelieferten Fahrzeugen wurde das Vorjahresergebnis von 5.330 Einheiten deutlich übertroffen. Die Region ist der fünftgrößte Absatzmarkt von Porsche, nach Nordamerika, Deutschland, China und Großbritannien.

Die Kunden im Mittleren Osten nahmen die zweite Generation des Cayenne erwartungsgemäß hervorragend an, von der Baureihe wurden 4.112 Fahrzeuge ausgeliefert, nach 3.467 im Jahr zuvor.

Bemerkenswert war erneut der hohe Sportwagenanteil von 32 Prozent am Gesamtabsatz. Porsche Middle East & Afrika konnte nicht nur bei den Top-Modellen der 911 Baureihe hervorragende Verkaufszahlen erreichen, sondern auch 697 Boxster und Cayman in der Region absetzen.

In den Metropolen Mumbai, Johannesburg und Beirut entstanden neue Porsche Zentren und in Dubai ein neues Gebrauchtwagen-Zentrum. In Kairo wurde ein neues Service-Zentrum errichtet. Ein eigenes Importeursbüro in Neu-Delhi trägt dem wachsenden indischen Markt Rechnung. Darüber hinaus wurde die Bedeutung des Mittleren Ostens für Porsche im Mai 2008 mit dem Baubeginn eines neuen Regionalbüros und Trainingszentrums in Dubai unterstrichen. Von Frühjahr 2009 an wird Porsche Middle East & Afrika von Dubai aus über 20 Märkte auf zwei Kontinenten steuern. Die Trainingsteilnehmer kommen nicht nur aus den angrenzenden Golfstaaten, sondern auch aus den wichtigen Zukunftsmärkten Indien und Afrika.

#### **AUSTRALIEN/NEUSEELAND**

##### **Cayenne weiterhin sehr stark**

Die Porsche Cars Australia erreichte im Geschäftsjahr 2007/08 mit 1.588 ausgelieferten Fahrzeugen (Vorjahr 1.402 Einheiten) abermals einen neuen Rekord. In Neuseeland konnten trotz der dort schwierigen Marktbedingungen der Marktanteil behauptet werden – 187 Fahrzeuge wurden an Kunden ausgeliefert, nach 220 Einheiten im Jahr zuvor.

An unsere Aktionäre  
Das Unternehmen  
Der neue Panamera  
Konzernabschluss

Treiber des Geschäfts war wiederum der Cayenne, von dem 730 Fahrzeuge ausgeliefert wurden, nach 397 Einheiten im Jahr zuvor. Der Anteil des sportlichen Geländewagens an den gesamten Auslieferungen ist damit auf 46 Prozent gestiegen (Vorjahr 28 Prozent). Besonders die leistungsstärkeren S- und Turbo-Modelle erzielten hohe Zuwachsraten. Auch das neue Modell GTS übertraf die Erwartungen deutlich. Bei den Sportwagen konnte der 911 das drittbeste Ergebnis aller Zeiten erzielen. Insgesamt wurden 507 Fahrzeuge (Vorjahr 573 Einheiten) ausgeliefert. Außergewöhnlich häufig entschieden sich Käufer für die stärker motorisierten 911 GT- und Turbo-Modelle, deren Anteil auf 43 Prozent zulegte. Die Boxster-Baureihe behauptete sich, insgesamt wurden 351 Fahrzeuge (Vorjahr 432 Einheiten) verkauft.

Als Tochtergesellschaft der Porsche Cars Australia führt die Porsche Retail Group Australia Pty Limited die beiden Händlerbetriebe Porsche Center Sydney South und das Porsche Center Melbourne. Beide Niederlassungen lieferten mit 435 Einheiten so viele Fahrzeuge aus wie nie zuvor.



Auch in Französisch-Polynesien verkauft Porsche seine Fahrzeuge in exklusiven Schauräumen. Das Foto zeigt das Zentrum in Papeete.

## ASIEN

### Japan: Wiederum ein Rekordjahr

Die japanische Tochtergesellschaft setzte auch im Geschäftsjahr 2007/08 ihre langjährige Erfolgsgeschichte fort. Insgesamt wurden 4.162 Fahrzeuge ausgeliefert, sieben Prozent mehr als im Vorjahr. Wegen des Modellwechsels in der Baureihe 911 blieben die Sportwagen mit 2.724 Einheiten leicht unter dem Vorjahreswert von 3.054 Fahrzeugen.

Der Cayenne legte dagegen deutlich zu und erzielte 1.438 Einheiten (Vorjahr 848 Fahrzeuge). Nach der Eröffnung des Porsche Zentrums Matsumoto ist Porsche in Japan nun an 43 Standorten vertreten. Das Vertriebsnetz wurde weiter renoviert und der Corporate Identity angepasst.

## ASIEN-PAZIFIK/CHINA

### Das Wachstum hält an

Eine sehr positive Entwicklung verzeichnete das Unternehmen in der Region Asien-Pazifik/China. Dieser Wirtschaftsraum gewinnt zunehmend an Bedeutung, so dass im Berichtsjahr bereits jedes zehnte Porsche Fahrzeug an einen Kunden in der dortigen Region ging. Insgesamt lag die Anzahl der Auslieferungen mit 9.338 Fahrzeugen um 90 Prozent über dem Vorjahreswert.

Wachstumsmotor ist China, wo die Auslieferungen um 145 Prozent auf 7.600 Fahrzeuge (Vorjahr 3.105 Einheiten) stiegen. Acht von zehn Fahrzeugen, die im Reich der Mitte ausgeliefert wurden, entstammten der Cayenne-Baureihe. Aus diesem Grund stellte Porsche dort zum ersten Mal eine Weltpremiere der Öffentlichkeit vor. Auf der Messe „China Auto 2008“ in Peking präsentierte Porsche den neuen Cayenne Turbo S. Aber auch die Sportwagen erreichten hohe Zuwächse bei den Kundenauslieferungen, insgesamt wurden 1.296 Einheiten verkauft, 118 Prozent mehr als im Vorjahr.

Dieser Erfolg ermöglichte die kontinuierliche Erweiterung des Händlernetzes. Vier neue Porsche Zentren wurden im Berichtsjahr eröffnet, das Unternehmen ist nun mit 20 markenexklusiven Betrieben in 19 Städten vertreten. Für neun weitere Standorte wurden Partner ausgewählt, dort wird bereits gebaut.

Darüber hinaus verstärkte Porsche in der Region seine Marketing-Aktivitäten. So trat das Unternehmen auf 14 chinesischen Fahrzeugmessen auf und organisierte Fahrveranstaltungen. An den Porsche World Roadshows, Porsche Sport Driving Schools und anderen Veranstaltungen nahmen mehr als 3.800 Personen teil.

Auch der asiatisch-pazifische Raum trug mit einem Wachstum von 36 Prozent auf insgesamt 1.738 Auslieferungen zur positiven Entwicklung bei. So wuchs beispielsweise Taiwan um 103 Prozent auf 516 Auslieferungen, Südkorea um 58 Prozent auf 462 Fahrzeuge und Singapur um 43 Prozent auf 319 Einheiten. Investitionen der Handelsorganisation sichern diesen Erfolg langfristig ab. In Französisch-Polynesien, Neukaledonien, Taiwan und Südkorea wurden Porsche Zentren eröffnet. Vietnam konnte als neuer Markt für Porsche erschlossen werden, schon im ersten Jahr wurden dort 22 Fahrzeuge ausgeliefert.



## Dienstleistungen

Die Tochtergesellschaften Mieschke Hofmann und Partner (MHP), Porsche Consulting und Porsche Design konnten das Tempo ihres jeweiligen Wachstumskurses nochmals erhöhen.

Die Tochtergesellschaften im Konzern machen dem Namen Porsche alle Ehre und fahren rundum auf Erfolgskurs. Allen voran führte die Mieschke Hofmann und Partner (MHP) Gesellschaft für Management- und IT-Beratung mbH im Geschäftsjahr 2007/08 ihr Wachstumspotenzial vor Augen und steigerte ihren Umsatz um 38 Prozent auf 68,6 Millionen Euro. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiter um 14 Prozent auf 413 Personen. Damit konnte das Unternehmen, das seinen Sitz in Freiberg am Neckar hat, seine Stellung auf dem Prozess- und Informationstechnologie (IT)-Beratungsmarkt weiter ausbauen. Porsche ist mit 74,8 Prozent an MHP beteiligt.

Neben Porsche betreut MHP rund 250 namhafte Kunden aus unterschiedlichen Branchen, wobei der Schwerpunkt weiterhin in der Automobilindustrie liegt. Gegenwärtig vertrauen mehr als 90 Prozent der 25 wichtigsten Unternehmen aus diesem Industriezweig in Deutschland auf die Beratungskompetenz von MHP. Aus diesem Grund ist das Unternehmen in den Zentren der deutschen Automobilindustrie mit eigenen Niederlassungen vertreten. Um den Wachstumskurs abzusichern, hat MHP darüber hinaus erstmals den Sprung in das Ausland gewagt und eine Tochtergesellschaft in Zürich in der Schweiz gegründet.

Mit der Symbiose aus Prozess- und IT-Beratung bietet MHP seinen Kunden ganzheitliche Konzepte und Lösungen über die komplette Prozesskette an – von der Planung über die Implementierung bis zum Management von IT-Lösungen. Das Ergebnis einer Untersuchung der Marktforschungsgesellschaft Lünendonk GmbH besagt, dass MHP zu den 25 größten Beratungsunternehmen für Informationstechnologie in Deutschland gehört. Außerdem konnte MHP aus einer Imagestudie, die von der European School of Business (ESB) in Reutlingen erhoben wurde, als das Unternehmen mit der höchsten Automotive-Kompetenz unter den deutschen Prozess- und IT-Beratungen hervorgehen.

### **Consulting greift Ärzten unter die Arme**

Die Porsche Consulting GmbH mit Sitz in Bietigheim-Bissingen konnte im Berichtsjahr ihre Position auf dem deutschen Beratungsmarkt erneut verbessern und steigerte ihren Umsatz um 20 Prozent auf 55,3 Millionen Euro. Die Zahl der Mitarbeiter kletterte von 170 auf 207 Personen. Die Consulting, die zu den 20 größten Managementberatungen in Deutschland zählt, erzielte rund 84 Prozent ihres Umsatzes mit Unternehmen außerhalb des Porsche Konzerns. 16 Prozent der Erlöse stammen aus der Zusammenarbeit mit der Muttergesellschaft. Diese Projekte sind für die Consulting von besonderer Bedeutung, da

hier neue Beratungsansätze entwickelt und erprobt werden können. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 147 Kunden beraten. Dabei betrug der Auslandsanteil am Umsatz 24,2 Prozent.

Seit ihrer Gründung im Jahr 1994 verfolgt Porsche Consulting die Idee vom schlanken, verschwundungs-freien Unternehmen. Die Berater zeichnen sich durch Praxisnähe und schnelle Umsetzung aus. Ihr Auftrag besteht darin, in sehr kurzer Zeit spürbare Verbesserungen im operativen Geschäft der Klienten zu erreichen. Zum Kundenkreis zählen Unternehmen aus dem Maschinenbau, der Elektrotechnik, der Lebensmittel-, Möbel- und Hausgeräteindustrie. Auch Handelsunternehmen und Einrichtungen des Gesundheitswesens werden erfolgreich beraten. 45 Krankenhäuser gewannen Porsche Consulting bisher als Kunden.

Für einen weltweit tätigen Halbleiterhersteller durchleuchteten die Berater im Berichtsjahr den Produktionsprozess und erzielten signifikante Verbesserungen für den Kunden. Auch namhafte Unternehmen des Baugewerbes setzten auf eine Prozessoptimie-

Zusammenspiel von Medizinern und Praxispersonal zu verbessern. Dabei soll in den Arztpraxen Verschwendung jeder Art vermieden werden, um dadurch die Kosten zu reduzieren. Gleichzeitig sollen aber auch die Patienten von einer verbesserten Betreuung profitieren.

#### **Porsche Design auf Wachstumskurs**

Die Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG (PLH) mit Sitz in Bietigheim-Bissingen hat sich im Geschäftsjahr 2007/08 überaus positiv entwickelt. Die drei Geschäftsbereiche Porsche Design, Porsche Design Driver's Selection sowie das Porsche Design-Studio in Zell am See setzten ihren Wachstumskurs fort. Der Umsatz des Unternehmens stieg um 36 Prozent auf rund 63 Millionen Euro.

Die größten Umsatzzuwächse erzielte die Marke Porsche Design durch die Einführung neuer Produkte. Das erste Mobiltelefon der Marke und der „Worldtimer“, eine Uhr mit innovativer Weltzeitfunktion, hatte eine bemerkenswerte Medienresonanz zur Folge und erfreute sich einer hohen Nachfrage. Gemeinsam mit dem Sportartikelhersteller Adidas wurde die dritte Sportkollektion vorgestellt, die sich durch hohe Qualität und funktionale Materialien auszeichnet. Vor allem der prämierte Premium-Laufschuh „Bounce:S“ konnte die Kunden überzeugen.

Durch einen konsequenten Ausbau des Vertriebsnetzes ist die Marke an internationalen Flughäfen wie München, Paris, Wien, London, Moskau, Dubai oder Hongkong vertreten. Der größte Flughafenladen wurde im Berichtsjahr in Frankfurt eröffnet. Auch in Wachstumsmärkten wie Russland, China und dem Mittleren Osten baute Porsche Design seine Präsenz weiter aus. Darüber hinaus entstanden zahlreiche neue Handelsflächen in Premium-Warenhäusern.

Die Accessoires der Marke Porsche Design Driver's Selection erfreuten sich einer hohen Nachfrage. Zum 60-jährigen Jubiläum der Sportwagenmarke kam eine Produktkollektion in den Handel, die von Modellautos über Lederjacken bis hin zu hochwertigen Chronographen reicht. Eine an das Instrumentendesign des 911 angelehnte Tischuhr mit unverwechselbarem Motorgeräusch als Alarmsignal durfte sich in die „Hitliste“ des Programms, zu der auch Wandkalender, Uhren und Gepäckstücke zählen, einreihen. Als wesentlicher Wachstumstreiber für das Geschäftsfeld erwies sich im Berichtsjahr darüber hinaus der kontinuierliche Ausbau von Shop-in-Shop-Systemen in den Porsche Zentren rund um den Erdball.



Das größte Geschäft von Porsche Design an einem Flughafen wurde im November 2007 in Frankfurt eröffnet.

rung, die sich an den Prinzipien aus der Automobilindustrie orientiert. So hat Porsche Consulting auf Pilotbaustellen unter Einbindung der Subunternehmer erfolgreich Just-in-Time-Prinzipien installiert.

Das Leistungsangebot der Consulting erfährt durch Qualifizierungsprogramme für Fach- und Führungskräfte in der Porsche Akademie eine weitere Ergänzung. Dabei werden ausschließlich Inhalte und Methoden vermittelt, die bereits bei Porsche und anderen Kunden erfolgreich zur Anwendung kamen. Darüber hinaus bietet die Porsche Akademie sogenannte Benchmark-Seminare an, die Einblicke in die Praxis besonders erfolgreicher Unternehmen in Europa und Japan gewähren. Unter dem Titel „Veränderungsprozesse in der Arztpraxis“ hat die Porsche Akademie im Berichtsjahr erstmals Seminare durchgeführt, die das Ziel haben, das

Das Porsche Design-Studio in Zell am See war neben der Gestaltung eigener Produkte im Bereich Industriedesign für andere Unternehmen tätig. Ein breites Medienecho fand ein Auftrag für den Champagner-Hersteller Veuve Clicquot: Der exklusive Champagner-Kühlschrank zeichnet sich durch seine monolithische, stelenartige Form aus und ist auf eine Stückzahl von 15 Exemplaren limitiert. Zahlreiche Produkte von Porsche Design erhielten Auszeichnungen bei renommierten Design-Wettbewerben wie dem „iF Product Design Award“, dem „Red Dot Design Award“ oder dem „Good Design Award“.

#### **Gefragte Finanzdienstleistungen**

Zu den Finanzdienstleistungen, die Porsche im Angebot hat, zählen Leasing, Mietkauf, Finanzierungsangebote und Fahrzeugversicherungen. Darüber hinaus stellt die Porsche Card ein attraktives Kreditkartenangebot dar. Mit diesem Leistungsspektrum lassen sich die unterschiedlichen Anforderungen von Kunden befriedigen. Beispielsweise werden Leasingverträge mit individuellen Leistungen und einer variablen Vertragsdauer gestaltet.

Die Porsche Financial Services GmbH ist in allen wichtigen Märkten mit eigenen Tochtergesellschaften vertreten. Mit abermals rund 34.000 neuen Vertragsabschlüssen betreuten die Gesellschaften im Geschäftsjahr 2007/08 weltweit mehr als 76.000 Finanzdienstleistungsverträge. Darüber hinaus nutzen rund 12.000 Kunden das Angebot an Kreditkarten von Porsche. Als Inhaber der Porsche Card oder der Porsche Card S, die mit einem erweiterten Leistungsspektrum ausgestattet ist, kommen die Kunden in den Genuss vieler Dienstleistungen und persönlicher Vorteile, die ganz speziell auf die Interessen und Bedürfnisse von Porsche Fahrern abgestimmt wurden.

Einen individuellen Versicherungsschutz bietet Financial Services im Rahmen des Porsche Versicherungsdienstes mit der Porsche CarPolicy und der Porsche CarPolicy S an. Beide Angebote erlauben den Kunden eine Risikoabdeckung, die speziell auf den Wert ihres Fahrzeugs zugeschnitten ist. Dies gilt für die Haftpflichtversicherung, die Vollkasko- und die Teilkaskoversicherung. Der Porsche Versicherungsdienst arbeitet seit Jahren erfolgreich mit der HDI-Gerling Firmen- und Privatversicherung AG zusammen und genießt das Vertrauen von rund 27.000 zufriedenen Porsche Fahrern.

#### **Entwicklung für Kunden**

Zukunftsweisende Lösungen zu finden war der Anspruch, den Ferdinand Porsche im Jahr 1931 mit der Gründung seines Konstruktionsbüros in Stuttgart geschaffen hatte. Ein Anspruch, den Porsche Engineering bis heute konsequent weiter verfolgt. Von der Konzeption einzelner Komponenten bis hin zur Planung und Durchführung von Gesamtfahrzeugentwicklungen erstreckt sich das Angebotspektrum von Porsche Engineering. Auf der Suche nach innovativen Lösungen vertrauen die Kunden aus der Automobil- und Zulieferindustrie auf die vielfältige Kompetenz von Porsche Engineering und auf deren Fähigkeit, das angesammelte Knowhow bei einem neuen Auftrag in neuen Gebieten anzuwenden. Dadurch blieb die Kundenentwicklung ein wichtiger Bestandteil von Porsche. Es ist keine Frage, dass Porsche Engineering durch strengste Geheimhaltung bei jedem Projekt die Produktstrategien und die Markenidentität seiner Kunden mit größter Sorgfalt behandelt.

Im vergangenen Geschäftsjahr konnten gemeinsam mit Kunden erfolgreich Projekte in der Gesamtfahrzeugentwicklung realisiert werden. Auf Grund der großen Nachfrage wurde der Fachbereich „Gesamtfahrzeug“ ausgebaut. Weitere Investitionen in neue Werkstatteinrichtungen und die Infrastruktur, aber auch die Möglichkeit, auf das Porsche Entwicklungszentrum in Weissach zurückzugreifen, sicherten Porsche Engineering Wettbewerbsvorteile. Außerdem konnte das Unternehmen im Berichtsjahr erneut erfahrene Spezialisten für sich gewinnen und durch diese Neueinstellungen seinen Wissensvorsprung erweitern. Unter dem Strich erreichte das Unternehmen im Berichtsjahr seine ehrgeizigen Ziele nicht nur, sondern konnte sie teilweise sogar noch übertreffen. Die hohe Nachfrage nach Entwicklungsdienstleistungen blieb auch im Geschäftsjahr 2008/09 bisher ungebremst. Schnelle Entwicklungszeiten standen neben technischen Innovationen ganz oben auf der Anforderungsliste der Kunden. Der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit lag im Bereich der alternativen Antriebe.

Weiterhin erfolgreich verläuft die Kooperation mit der Technischen Universität Prag. Die Zusammenarbeit konzentriert sich vor allem auf die Bereiche technische Berechnung und Simulation. Drei Absolventen der Universität konnten im Berichtsjahr den begehrten „Porsche Engineering Award“ entgegennehmen. Der Erstplatzierte freute sich über eine Promotionsstelle bei Porsche Engineering.









## Kommunikation

Porsche wurde bereits zum fünften Mal in Folge zum Unternehmen mit dem höchsten Ansehen in Deutschland gekürt. Aber auch in internationalen Image-Untersuchungen belegte der Sportwagenhersteller Platz eins.

Das hervorragende Image von Porsche ist für das Unternehmen ein bedeutender Erfolgsfaktor. Die Öffentlichkeitsarbeit fördert dieses hohe Ansehen, indem sie ihre Aktivitäten auf die Steigerung der sozialen Akzeptanz von Produkt, Unternehmen und Marke konzentriert. Der Lohn dieser Arbeit wurde im Geschäftsjahr 2007/08 erneut auf eindrucksvolle Weise sichtbar: Porsche ging im Januar 2008 aus der Wahl des Unternehmens mit dem besten Ansehen in Deutschland nicht nur als Sieger hervor, nein, der Sportwagenhersteller erlangte diese Ehrung sogar schon zum fünften Mal hintereinander. Damit nicht genug: Dieses Mal war der Abstand zum Nächstplatzierten nochmals weiter gewachsen. Den begehrten Imagepreis vergibt das „manager magazin“ alle zwei Jahre. Zur Ermittlung des Rankings befragten diesmal die Institute TNS Infratest und BIK Marplan Intermedia 2.500 Vorstände, Geschäftsführer und leitende Angestellte. Neben dem Gesamteindruck nahmen die Marktforscher die Werte für die fünf imagebildenden Faktoren ethisches Verhalten, Innovationskraft, Kundenorientierung, Managementqualität sowie Produkt- und Servicequalität unter die Lupe.

Auch bei internationalen Befragungen erreicht Porsche regelmäßig einen Platz ganz oben auf dem Siegereppchen. So ermittelte das renommierte New Yorker Luxury Institute im September 2008, dass die Fahrzeuge von Porsche bei gut verdienenden Europäern das höchste Ansehen genießen. Für die Erhebung befragten die Marktforscher Verbraucher aus Frankreich, Großbritannien, Deutschland und Italien, die über ein Jahreseinkommen von mindestens 60.000 Euro verfügen. Im Jahr zuvor war Porsche als Sieger einer Untersuchung des Luxury Institutes unter US-amerikanischen Top-Verdienern hervorgegangen.

Seine führende Position unter den begehrtesten Arbeitgebern konnte Porsche im Geschäftsjahr 2007/08 ebenfalls bestätigen. Nachdem im Sommer 2007 eine Umfrage des Beratungsunternehmens Universum Communications zu Tage förderte, dass Porsche für Studenten der Ingenieurs- und Naturwissenschaften das attraktivste Industrieunternehmen in Europa ist, konnte der Sportwagenhersteller ein Jahr später in Deutschland ein vergleichbares Resultat erzielen. Im Ranking des „manager magazin“ mit dem Titel „Die besten Arbeitgeber“ belegte Porsche unter den Absolventen der Wirtschaftswissenschaften Platz eins und unter den angehenden Ingenieuren Platz zwei. Für diese Studie befragte das Institut Trendence an über 100 deutschen Hochschulen knapp 18.000 examensnahe Studierende der Wirtschafts- und Ingenieurwissenschaften.

### **Vielfältiges Engagement für den Nachwuchs**

Die Zukunft der deutschen Industrie und der von Porsche entscheidet sich auch in der Frage, ob hierzulande ausreichend viele gut ausgebildete Ingenieure die Hochschulen verlassen. Allein in Baden-Württemberg fehlen derzeit 15.000 Ingenieure. Für Betriebe kleiner und mittlerer Größe entwickelt sich dieser Mangel zu einem immer größeren Innovationshemmnis. Um die heimische Wirtschaft zu stärken, engagiert sich Porsche in vielfältiger Weise für die Nachwuchsförderung. Erneut wurde der Ferry-Porsche-Preis an die jahrgangsbesten Abiturientinnen und Abiturienten an allgemeinbildenden und beruflichen Gymnasien im Land, die die Leistungsfächer Mathematik und Physik/Technik gewählt haben, vergeben. 233 junge Leute nahmen im Februar 2008 die Ehrung entgegen. Während der Verleihung der Preise im Entwicklungszentrum in Weissach wurden auch zehn Stipendien für Auslandspraktika verlost.

Gemeinsam mit der Tochtergesellschaft Porsche Consulting kümmert sich der Automobilhersteller außerdem als Partner des Deutschen Gründerpreises um die Förderung von jungen, innovativen Unternehmern – diese sollen ihre Ideen und Visionen in Deutschland realisieren können. Weitere Partner des Gründerpreises sind das Magazin stern, die Sparkassen und das ZDF. Der Preis gilt als bedeutendste Auszeichnung für herausragende Unternehmer in Deutschland. Vergeben wird er jährlich in den Kategorien „Schüler“, „Start-up“, „Aufsteiger“ und „Lebenswerk“. Die Berater von Porsche Consulting unterstützen die Vorauswahl unter den Einsendungen und bereiten die Sitzungen der Preisjury vor. Zudem erhalten die Nominierten ebenso wie die späteren Sieger individuelle Beratungen und Trainings.

Welche bedeutende Rolle Porsche in der Ausbildung der Kreativität bemisst, wird auch durch die Vergabe des „Porsche Nachwuchspreises Internationaler Werbefilm“ deutlich. Damit unterstützt das Unternehmen den jungen Werbefilm-Nachwuchs. Im November 2008 wurde der Preis in der Ludwigsburger Filmakademie Baden-Württemberg bereits zum fünften Mal verliehen. Wie in den Vorjahren kürte eine hochkarätig und international besetzte Fachjury vier herausragend kreative Leistungen mit drei Hauptpreisen und einem Sonderpreis. Alle vier Gewinner erhielten außerdem eine „David“-Trophäe als Auszeichnung. Die Trophäe soll an das Porsche eigene Prinzip

erinnern, dass die Kleinen gegenüber den Großen nicht nur antreten, sondern sich auch durchsetzen können.

### **Begeisternde Fahrzeugpräsentationen**

Presse-Fahrvorstellungen der neuen Modelle sind ein ganz wesentlicher Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit von Porsche. Stets finden die Veranstaltungen großen Zuspruch bei den teilnehmenden Journalisten. Im Geschäftsjahr 2007/08 standen mehrere außergewöhnliche Fahrzeugpräsentationen auf dem Programm. Den Auftakt bildete im September und Oktober 2007 die Präsentation des neuen 911 GT2. Im Nordwesten Deutschlands bot Porsche den internationalen Journalisten die Möglichkeit, das Spitzenmodell der Sportwagenpalette auf Herz und Nieren zu testen. Wenige Wochen später wurde den Medienvertretern der neue, besonders sportliche Cayenne GTS vorgestellt. Schon die Fahrten im November 2007 bei der Veranstaltung an der Algarve im Süden Portugals begeisterten die Journalisten. Einen Höhepunkt des Berichtsjahres konnten die teilnehmenden Medienvertreter indes bei der zweiten GTS-Präsentation in Schweden rund 200 Kilometer nördlich des Polarkreises miterleben. Zu ihrer Schlafstätte in dem bei Liebhabern des Nordens sehr bekannten „Icehotel“ in Jukkasjärvi fuhren die Journalisten mit dem allradgetriebenen Fahrzeug über schneebedeckte Straßen. Und auf dem „Kiruna Test Area“, das sich auf dem zugefrorenen See Sautosjärvi befindet, konnten sie auf dem Eis die fahrdynamischen Reserven des neuen Cayenne GTS selbst testen.

Einen ganz besonderen technischen Leckerbissen bot Porsche den Vertretern von Printmedien und Fernsehsendern am Ende des Geschäftsjahres 2007/08 mit der Fahrvorstellung der neuen 911 Carrera-Modelle. Da in die Präsentation des Carrera 2 in Ludwigsburg im Juni 2008 auch der alljährliche Technik-Workshop von Porsche eingebunden war, blieb keine noch so knifflige Frage unbeantwortet. Experten aus dem Forschungs- und Entwicklungszentrum Weissach erklärten in dem Workshop ausführlich die Technik der neuen, verbrauchsreduzierenden Benzin-Direkteinspritzung und des Porsche Doppelkupplungsgetriebes. Im Juli 2008 stellte Porsche die vierradgetriebenen Versionen 911 Carrera 4, die darüber hinaus über einen neuen, elektronisch gesteuerten Allradantrieb verfügen, auf Schloß und Gut Liebenberg in der Nähe von Berlin vor. Die Präsentation des neuen

An unsere Aktionäre  
Das Unternehmen  
Der neue Panamera  
Konzernabschluss

911 Targa im September und Oktober 2008 am Gardasee in Italien rundete die Einführung der neuen Elfer-Modelle ab.

#### **Eindrucksvoller Auftritt in Frankfurt und Paris**

Die Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt war immer wieder Schauplatz für aufregende Porsche Modelle. Auch im Berichtsjahr hielt der Sportwagenhersteller mit Neuheiten nicht hinterm Berg und stellte vier neue Modelle aus. Das 911 Turbo Cabriolet und der 911 GT2 zählten im September 2007 zu den Höhepunkten der Autoschau. Aber auch ein Hybrid-Architekturfahrzeug und der besonders sportliche Cayenne GTS sowie das Sondermodell Cayman S Porsche Design Edition 1 stießen bei den Besuchern des Porsche Stands auf großes Interesse. Im März 2008 hatte das auf 1960 Einheiten limitierte Sondermodell Boxster RS 60 Spyder auf dem Genfer Automobilsalon seinen exklusiven Auftritt. Das Fahrzeug erinnert an den legendären Rennsportwagen Typ 718 RS 60 Spyder aus den 60er Jahren. Im aktuellen Geschäftsjahr 2008/09 stand Porsche im Oktober 2008 auf

Auch mit privaten Aktionären wurden zahlreiche Gespräche geführt. Ob in Zuffenhausen, bei Road Shows an den wichtigsten Finanzplätzen der Welt oder während der diversen Modell-Fahrvorstellungen – stets wurde die offene Kommunikation von Porsche gewürdigt. Dabei wurde auch darauf geachtet, dass im Sinne einer Vereinheitlichung der Botschaften die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit und den Medien wie auch der Finanzwelt aus einem Guss war.

#### **Krisenprävention auf höchstem Niveau**

Von einem Hersteller exklusiver Produkte mit einem anspruchsvollen Kundenkreis wird zu Recht erwartet, dass er im Krisenfall schnell und umfassend agiert sowie informiert. Porsche hat deshalb einen Krisenmanagementplan einschließlich eines entsprechenden Kommunikationskonzepts für den Ernstfall erarbeitet, der verbindlich das Verhalten sowie die Verantwortlichkeiten bis hin zu den Tochtergesellschaften und Importeuren regelt. Je nach Art des Zwischenfalls tritt dann ein individueller Einsatzplan in Kraft. In diesem sind die Führungskräfte



Die Fahrvorstellung des 911 Targa am Gardasee bedeutete nicht nur Fahrspaß pur. Die Journalisten freuten sich auch über die Erläuterungen von Design-Chef Michael Mauer (rechts).

dem Automobilsalon in Paris mit den neuen 911 Carrera- und Targa-Modellen abermals im Rampenlicht der Weltöffentlichkeit. Die Begeisterung der Autofans für die Elfer war auf dem Messestand hautnah zu spüren.

#### **Intensiver Dialog mit dem Finanzmarkt**

Durch die Aufstockung der von Porsche an Volkswagen gehaltenen Beteiligung auf über 30 Prozent der Stammaktien hatte sich das Informationsbedürfnis der Akteure am Finanzmarkt bereits deutlich erhöht. Nach der Ankündigung von Porsche, die Aktienmehrheit an Volkswagen zu erwerben, wurde der Dialog mit den Finanzmarkt-Teilnehmern noch intensiver geführt. Die in den Bereich Öffentlichkeitsarbeit eingebundene Abteilung Investor Relations und Finanzpresse hielt im Berichtsjahr engen Kontakt zu Analysten und institutionellen Investoren.



aus den verschiedenen Fachbereichen eindeutig definiert, ebenso deren Stellvertreter sowie diejenigen Personen, die mit hoheitlichen Stellen Kontakt aufzunehmen haben.

Zur Krisenprävention werden verschiedene denkbare Szenarien als „künstliche“ Krise wiederholt durchgespielt, um die einbezogenen Mitarbeiter so vertraut wie nur möglich mit den vorgesehenen Maßnahmen zu machen. Mit Blick auf Effizienz und Schnelligkeit von Krisenmanagement und Krisenkommunikation wird der Kreis der beteiligten Personen dabei bewusst klein gehalten. Dies gilt auch für die mögliche Besetzung unseres Krisenstabes. Alle diese Faktoren zusammen sollen sicherstellen, dass im Ernstfall mit der Kompetenz reagiert wird, die man mit dem Namen Porsche verbindet.

### Dritter Tennis-Grand-Prix in der neuen Arena

Im Mittelpunkt der vielfältigen Sportaktivitäten, die Porsche außerhalb des Motorsports unterstützt, steht seit mehr als 30 Jahren der Porsche Tennis-Grand-Prix. Im Herbst 2008 wurde dieses hochkarätig besetzte Damen-Tennisturnier zum dritten Mal in der Stuttgarter „Porsche Arena“ ausgetragen, nachdem es zuvor in Filderstadt beheimatet war. Die Top-Athletinnen kämpften bei der Veranstaltung Ende September und Anfang Oktober 2008 neben dem Preisgeld auch um ein 911 Carrera 4S Cabrio als Hauptpreis.

Porsche hatte im Oktober 2005 für zehn Millionen Euro bei einer Laufzeit von 20 Jahren die Namensrechte an der in direkter Nachbarschaft zur Hanns-Martin-Schleyer-Halle gelegenen Arena in Stuttgart-Bad Cannstatt erworben. Das Logo über dem Eingang zu der Halle zeigt den roten Porsche Schriftzug, der mit einer schwungvoll angedeuteten Arenen-Silhouette in metallischem Grau kombiniert ist. Seit Januar 2007 ist die „Porsche Arena“ auch Veranstaltungsort für die Porsche Hauptversammlung.



Die Gewinnerin des Porsche Tennis-Grand-Prix, Jelena Jankovic (rechts), nahm bei der Siegerehrung die Glückwünsche von Dr. Wendelin Wiedeking und Dr. Wolfgang Porsche entgegen.

Wenige Marken weisen ähnlich wie Porsche einen so hohen Bezug zu den Themen Sport und Leistung auf. Deshalb erstreckt sich das sportliche Engagement auf weitere Felder. Beispielsweise unterstützt Porsche in Bietigheim-Bissingen, wo mehrere Tochtergesellschaften des Unternehmens ihren Sitz haben, die Eishockey-Mannschaft „Bietigheim Steelers“. Das ambitionierte Team spielte im Berichtsjahr in der zweiten Bundesliga.

### Gezieltes kulturelles Engagement

Mit seinem Engagement für das Deutsche Literaturarchiv Marbach blieb Porsche seiner traditionellen Kultur- und Literaturförderung weiter treu. Im Berichtsjahr hat Porsche eine wertvolle Handschrift des Kulturtheoretikers und Schriftstellers Walter Benjamin, das „Stefan-Manuskript“, von dem Stuttgarter Antiquar Herbert Blank erworben und dem Literaturarchiv als eine Schenkung überlassen.

Im September 2008 ermöglichte Porsche zudem eine Lesung des Schauspielers und Regisseurs Vadim Glowna. Vor 300 Zuhörern las er in Marbach Passagen aus „Berliner Kindheit um Neunzehnhundert“. Das Buch, das als das bekannteste von Benjamin gilt, wurde auf Grundlage des „Stefan-Manuskripts“ im Jahr 1950, also erst zehn Jahre nach dem Tod des großen Kulturtheoretikers, veröffentlicht. Von Herbert Blank hatte Porsche im Jahr 2001 bereits die rekonstruierte Bibliothek des Schriftstellers Franz Kafka übernommen und der Franz-Kafka-Gesellschaft in Prag geschenkt.

Mit Freude nahm Porsche das Ergebnis einer Leserwahl der Zeitschrift „Deutsche Sprachwelt“ auf, die das Unternehmen zum „Sprachwahrer des Jahres“ kürten. Die Leser überzeugte der Wille des Sportwagenherstellers, an Deutsch als Unternehmenssprache festzuhalten. Im Gegensatz zu anderen weltweit agierenden deutschen Konzernen ist das Denken und Sprechen in der Muttersprache in Zuffenhausen und Weissach fest verwurzelt. Mit der Auszeichnung befindet sich Porsche in sehr



guter Gesellschaft. In den Jahren zuvor wurde der Preis an Papst Benedikt XVI., den Dichter Reiner Kunze und an die Kammersängerin Edda Moser vergeben.

### Porsche Museum vor der Fertigstellung

Das neue Porsche Museum am Stammsitz des Unternehmens in Stuttgart-Zuffenhausen ist weitestgehend fertiggestellt. Künftige Besucher werden bereits im Foyer einen ersten Eindruck von der Faszination Porsche erhalten. Denn neben Information, Restaurant, Kaffeebar und Museumsshop besteht die Möglichkeit, gleich einen Blick auf die Museumswerkstatt für historische Fahrzeuge zu werfen. Hier werden Kundenfahrzeuge fachkundig betreut und die mehr als 300 Museumsfahrzeuge für ihre weltweiten Fahreinsätze als „Rollendes Museum“ vorbereitet.

An unsere Aktionäre  
Das Unternehmen  
Der neue Panamera  
Konzernabschluss

Durch den Straßeneinsatz aller Exponate wird die 80 Fahrzeuge umfassende Ausstellung in dem Museum ständig ihr Erscheinungsbild wechseln. Porsche Freunde können deshalb bei jedem Besuch wieder andere Raritäten entdecken. Der rote Faden der Ausstellungen wird jeweils die chronologisch aufbereitete Produktgeschichte von Porsche sein. Daneben werden Themenarrangements den Blick auf die wichtigsten Fahrzeuge, Rennklassen und technische Innovationen von Porsche lenken. Als dritte Säule sollen Kleinexponate den Besuchern unverwechselbare Eigenschaften der Marke vermitteln. Das neue Museum ist Ausstellungs- und Veranstaltungsort zugleich. Mit seinen großzügigen Konferenzflächen und seiner Exklusivgastronomie kann es – flexibel und unabhängig von den regulären Öffnungszeiten – auch für Tagungen genutzt werden.

#### **Kunden und Mitarbeiter stets gut informiert**

Das Kundenmagazin „Christophorus“, das bereits seit dem Jahr 1952 – und damit als eine der ersten Publikationen dieser Art in der Automobilindustrie – als wichtiges Instrument der Kundenbindung ge-

tigen Ereignisse im und rund um das Unternehmen informiert. „Carrera“ heißt die Mitarbeiterzeitung, die schon seit fast einem Viertel Jahrhundert Monat für Monat Wissenswertes über Porsche berichtet und damit auch einen bedeutenden Beitrag zur Motivation der Mitarbeiter leistet. Denn gut informierte Beschäftigte fühlen sich ernst genommen, und durch die Kenntnis der Geschehnisse steigt die Verbundenheit zum Unternehmen und zu den gemeinsam verfolgten Zielen. Im Berichtsjahr wurde den sich verändernden Lesegewohnheiten in der Gesellschaft Rechnung getragen und die Online-Ausgabe von „Carrera“ in das neue Intranet von Porsche integriert. Darüber hinaus kommt dem Mitarbeiterfernsehen „Carrera TV“ mit Blick auf die Information der Belegschaft eine ebenso wichtige Rolle zu. Auch „Carrera TV“ wartet monatlich mit neuen, interessanten Beiträgen aus dem Innenleben des Unternehmens auf.

#### **Preisgekrönte Marketing-Kommunikation**

Die Porsche Kommunikation konnte im Geschäftsjahr 2007/08 auf internationaler Ebene einige Aus-



Das neue Museum am Porscheplatz in Zuffenhausen ist ein architektonisches Meisterwerk.

nutzt wird, erfuhr im Berichtsjahr erneut einige Verbesserungen. Das Magazin, das über die Technik der neuen Porsche Modelle und vielfältige Lifestyle-Themen informiert, bietet den Lesern von Jahr zu Jahr immer mehr Nutzwert. Hierzu zählen beispielsweise Tipps zu Reiserouten oder Veranstaltungen.

„Christophorus“ erscheint alle zwei Monate in zwölf Märkten – und dies inzwischen in zehn Sprachen, wozu auch Mandarin, Japanisch, Koreanisch, Russisch und Arabisch gehören. Demnächst wird das Kundenmagazin für den aufstrebenden brasilianischen Markt in portugiesischer Sprache aufgelegt. Die Wertschätzung der Leserschaft lässt sich auch an der Auflage ablesen, die mittlerweile auf mehr als 330.000 Exemplare gestiegen ist.

Doch nicht nur Kunden, auch die Beschäftigten von Porsche werden mit großer Sorgfalt über alle wich-



zeichnungen für exzellente Filme entgegennehmen. Ganz besonders erfolgreich schnitt der Produktfilm „Achtung“ ab, der den neuen 911 GT2 zum Inhalt hat. Der Film erhielt nicht nur bei den New York Festivals die Goldmedaille, sondern er wurde auch auf dem World Media Festival in Hamburg und dem International Film and Video Festival von Los Angeles mit Gold sowie bei den Internationalen Wirtschaftsfilmtagen in Wien mit dem „Prix Victoria“ ausgezeichnet. Auch der Imagefilm der Porsche Leipzig GmbH „Welt der Emotionen“ und der Motorsportfilm „Aus Prinzip“ wurden bei den Veranstaltungen in New York und Los Angeles prämiert.

#### **911 Carrera-Kampagne gestartet**

Erneut hat die Marketing-Kommunikation ihre Werbebudgets zielgenau und effizient eingesetzt. So präsentierte sich der besonders sportliche Cayenne GTS mit der Einführungskampagne „Ideallinie“

als das fahrdynamischste Modell seiner Baureihe. Daneben stießen das neue 911 Turbo Cabriolet unter dem Motto „Da Capo“ und der GT2 (Motto: „Achtung“) weltweit auf großes Kundeninteresse. Begleitet von umfangreichen kommunikativen Maßnahmen wurden darüber hinaus die beiden Mittelmotor-Sportwagen Cayman S Porsche Design Edition 1 und Boxster RS 60 Spyder erfolgreich in den Märkten eingeführt.

Gegen Ende des Geschäftsjahres 2007/08 begann die Kampagne zum Verkaufsstart der neuen 911 Carrera-Modelle. Unter dem Leitsatz „Innere Stärke“ hob sie auf die technischen Neuheiten der Fahrzeuge und die deutlich reduzierten Verbrauchswerte sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen ab. Hinzu kam die weltweite „Technologiekampagne“, mit der die emotionalen Anzeigen von Porsche um die Themen Technologie und Umwelt erweitert wurden. Eine Ergänzung bilden eine Umweltbroschüre und ein Technologielexikon, die Nutzern der Porsche Website zur Verfügung stehen.

Die Begeisterung für die Siege des Rennwagens RS Spyder in der American Le Mans Series (ALMS) und

ter zu. Mit rund 41 Millionen Seitenabrufen und durchschnittlich 3,7 Millionen Besuchen pro Monat erreichte die Nachfrage ein neues Rekordniveau. Zum Ende der Berichtsperiode waren über das Portal [www.porsche.com](http://www.porsche.com) 14 Tochtergesellschaften sowie 33 Auftritte von Importeuren erreichbar. Zusätzlich startete im Geschäftsjahr 2007/08 auch die Porsche Automobil Holding SE ihre Website [www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com).

Der Umsatz im Bereich eBusiness entwickelte sich sehr positiv. Die weltweite Einführung des neugestalteten „Porsche Design Driver's Selection Online Shop“ trug Früchte, und die laufende Weiterentwicklung der Bereiche „Porsche Sport Driving School“ sowie „Porsche Travel Club“ im Internet sorgten ebenfalls für den steigenden Umsatz. Um eine einheitliche Ansprache der Kunden über alle Vertriebsstufen hinweg sicherzustellen, wurde weiterhin großer Wert auf die Gestaltung der Händler-Websites gemäß den weltweit einheitlich geltenden Gestaltungsrichtlinien gelegt. So präsentieren sich derzeit weltweit nahezu 530 Händler mit eige-

Porsche schenkte dem Deutschen Literaturarchiv Marbach das „Stefan-Manuskript“ (rechts) von Walter Benjamin und ermöglichte eine Lesung des Schauspielers und Regisseurs Vadim Glowna.



den Gewinn der Meisterschaft in der sogenannten LMP2-Klasse in der Saison 2007 spiegelte sich in einem umfassenden Kommunikationsauftritt wider.

Neben der Berichterstattung über die Renneinsätze des RS Spyder im Internet und die Ausstattung der weltweiten Handelsorganisation mit Bild- und Filmmaterial standen Anzeigen, die die Gesamtsiege des Rennwagens würdigten, im Mittelpunkt der Aktivitäten. Darüber hinaus kam der RS Spyder als Publikumsmagnet auf Messen und Veranstaltungen zur Geltung. In der Saison 2008 wurde das Engagement nach dem ersten Start des RS Spyder bei den 24-Stunden von Le Mans und dem dabei erzielten, doppelten Klassensieg weiter verstärkt.

#### **Erfolgreicher Internetauftritt**

Das Interesse am Internetauftritt von Porsche nahm auch im zehnten Jahr seines Bestehens wei-

ner Website unter dem Markendach von Porsche. Neben dem beeindruckenden Wachstum konnten im Berichtsjahr die Inhalte der Porsche Website weiter optimiert werden. Der Erfolg dieser Anstrengungen zeigte sich in der Wertschätzung, die der Porsche Website zuteil wurde. Das Webspecial „Ideallinie“, das die Einführung des neuen Cayenne GTS begleitete, erhielt beispielsweise den „Favourite Website Award“. Und bei der Leserwahl zum „Internet Auto Award“ schnitt das Webspecial „Da Capo“ zur Einführung des 911 Turbo Cabriolets als „Beste vernetzte Kampagne“ ab.

Anerkennung erhielt die Porsche Website auch in den USA: Das Marktforschungsinstitut J.D. Power stufte die Website im Rahmen der „Manufacturer Website Evaluation Study“ auf Platz fünf ein – [porsche.com](http://porsche.com) ging damit aus dieser Untersuchung als beste europäische Website hervor.









## Umwelt

Porsche setzt sich schon seit langem hohe Umweltziele und nimmt für deren Umsetzung viel Geld in die Hand. So kamen die neuen Fahrzeug-Generationen von Elfer und Cayenne mit jeweils bis zu 15 Prozent verringerten Verbrauchs- und Emissionswerten auf den Markt.

Die Europäische Union will beim Klimaschutz eine Vorreiterrolle einnehmen und den gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis zum Jahr 2020 – verglichen mit den Werten des Jahres 1990 – um 30 Prozent senken. Für die Mitte dieses Jahrhunderts haben die Brüsseler Volksvertreter sogar die Zielmarke einer 60- bis 80-prozentigen Absenkung des Kohlendioxid-Ausstoßes ins Visier genommen. Damit würden sie äußerst ehrgeizige Ziele vorgeben, die nur dann zu erreichen wären, wenn alle Emittenten größte Anstrengungen unternehmen würden: Haushalte, Kraftwerke, Industrie und der Verkehrssektor.

Die öffentliche Diskussion indes erweckt häufig den Eindruck, dass dem Automobil die Hauptschuld an den möglicherweise drohenden Klimaveränderungen anzulasten sei. Obwohl der Personenwagen-Verkehr nur zwölf Prozent zum CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoß in Deutschland beiträgt, gilt der Individualverkehr vor allem vielen Umweltaktivisten als Wurzel allen Übels – und die Politik nimmt dies zum Anlass, ihr besonderes Augenmerk auf die Reduzierung der Emissionen von Personenwagen zu legen.

Im Dezember 2007 veröffentlichte die EU-Kommission einen Vorschlag zur Begrenzung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes aller Personenkraftwagen, die vom Jahr 2012 an neu zugelassen werden. Demnach soll der Mittelwert der Fahrzeugpalette bei 130 Gramm pro Kilometer liegen. Durch ergänzende technische Maßnahmen wie Reifendruckkontrollen, Leichtlaufreifen, effiziente Klimaanlage, Hochschaltanzeigen und Biokraftstoffe sollen weitere zehn Gramm pro Kilometer erreicht werden. Für die Hersteller hieße das, sie müssten – abhängig von der Zusammensetzung ihrer jeweiligen Modellpalette – die Emissionen um elf bis 49 Prozent reduzieren. Porsche hätte den höchsten Wert zu erfüllen und müsste den Verbrauch seiner Fahrzeuge im Durchschnitt auf etwa sechs Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer senken.

Die Bundesregierung hat zu Recht Änderungswünsche an dem Vorschlag der EU-Kommission vorgebracht. Sie tritt gemeinsam mit der französischen Regierung für eine gestaffelte Einführung des CO<sub>2</sub>-Grenzwertes ein, damit die Hersteller mehr Zeit für notwendige Neuentwicklungen haben. Da der Vorschlag selbst bei einer zügigen Einigung frühestens in der ersten Hälfte 2009 als verbindliches Gesetz vorliegen kann, hätte die Automobilindustrie bestenfalls drei Jahre Zeit für die Umsetzung. Das ist bei Entwicklungszeiten von rund vier Jahren für ein neues Fahrzeug nicht ausreichend.

Völlig unabhängig davon ist Porsche selbstverständlich bereit, seinen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Schon in der Vergangenheit hat sich das Unternehmen hohe Ziele im Umweltschutz gesetzt und viel Geld in die Hand genommen, um diese zu erreichen. So konnte der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Schnitt der vergangenen 15 Jahre um 1,7 Prozent pro Jahr gesenkt werden. Das ist ein Spitzenwert in der Branche. Und bei den jüngsten Generationswechseln der Modellreihen Cayenne und 911 Carrera sank der Kraftstoffverbrauch um jeweils bis zu 15 Prozent. Auch für die Zukunft können die Vorgaben ambitioniert sein, solange sie realistisch sind und sich als technisch und zeitlich umsetzbar erweisen. Porsche stellt sich seiner Verantwortung, Umweltschutz ist fester Bestandteil der Unternehmenspolitik, denn Entwicklung, Produktion und Vertrieb der Fahrzeuge haben nur unter Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Faktoren eine Zukunft.

Gleichwohl muss der Beitrag der Autoindustrie zu den Emissionen realistisch eingeordnet werden. Die öffentliche Diskussion sollte berücksichtigen, dass die Kraftwerke mit einem Anteil von 43 Prozent zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Deutschland beitragen. Selbst die privaten Haushalte verursachen mit 14 Prozent mehr als der Personenwagen-Verkehr.

### **Mehr Kleinwagen als Premiumfahrzeuge**

So wenig wie der Autoverkehr Hauptverursacher der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist, so unberechtigt ist auch die teils heftige öffentliche Kritik an den leistungsstarken Fahrzeugen von Premiumherstellern wie Porsche. Es ist keine Frage, dass Oberklasse-Limousinen oder Geländewagen mehr Abgase ausstoßen als Kleinwagen – die Gesetze der Physik lassen sich nicht außer Kraft setzen. Es ist aber falsch, daraus abzuleiten, solche Modelle würden das Klima in der Summe stärker belasten als kleine Stadtflyter. Denn auf den Straßen sind erheblich mehr Kleinwagen unterwegs als leistungsstarke Fahrzeuge.

In der Europäischen Union entfielen beispielsweise im Jahr 2006 auf die 1.000 leistungsstärksten Modelle mit 255 bis 655 PS weniger als 199.000 Neuzulassungen. Deren Anteil am gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller neu zugelassenen Fahrzeuge betrug gerade mal 2,5 Prozent. Die 1.000 meistverkauften Modelle, von denen 9,8 Millionen zugelassen wurden, verursachten dagegen rund zwei Drittel der Emissionen. Hinzu kommt, dass die Premiumfahrzeuge

den Kraftstoff sehr effizient verbrennen und damit auf die Leistung bezogen, also pro PS, weniger verbrauchen und ausstoßen als jeder Kleinwagen. Denn in den Premiumfahrzeugen kommen innovative und teure Technologien zum Einsatz, die mit Zeitverzug in aller Regel in unteren Fahrzeugklassen eingesetzt werden. Kleinwagenkäufer und die Umwelt profitieren also von der Bereitschaft der Premiumkunden, einen höheren Preis für teure Neuerungen zu bezahlen.

Auch hat Porsche als Spezialist für hochwertige Premiumfahrzeuge keine Möglichkeit, den Mittelwert seiner Fahrzeugpalette durch die Produktion von Kleinwagen zu senken. Große Volumenhersteller können dagegen die Verbrauchswerte ihrer Sport- und Geländewagen mit den Kleinwagen in ihrer Modellpalette zusammen berechnen und damit einen relativ niedrigen Durchschnittswert ihrer Flotte erreichen. Vergleicht man aber die Produkte des Wettbewerbs mit Porsche Fahrzeugen, wird ersichtlich: Der 911, der Boxster und der Cayenne haben in ihren Segmenten eine Spitzenposition bei den Umweltwerten.

Im übrigen beträgt der Marktanteil von Porsche in Europa weniger als 0,3 Prozent. Und sämtliche in Deutschland zugelassene Fahrzeuge der Marke Porsche, einschließlich der historischen, tragen noch nicht einmal ein Promille zum CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoß bei. Wenn also morgen alle Porsche Fahrer auf das Fahrrad umsteigen würden, hätte das nicht die geringste Auswirkung auf die Entwicklung des Klimas.

Dass Porsche dies nicht als Freibrief fürs Nichtstun auffasst, versteht sich von selbst. Im Forschungs- und Entwicklungszentrum Weissach arbeiten die Ingenieure mit Hochdruck an einem innovativen Hybridantrieb, mit dessen Hilfe der Cayenne auf einen Verbrauch von weniger als neun Liter auf 100 Kilometer kommen wird. Auch für den Gran Turismo Panamera, der im Jahr 2009 auf den Märkten eingeführt wird, ist der hochmoderne Parallel-Full-Hybrid vorgesehen.

### **Umweltschutz bei allen Aktivitäten**

Der Anspruch, Ressourcen zu schonen und Umweltauswirkungen so gering wie möglich zu halten, gilt nicht nur für die Fahrzeuge von Porsche und ihren Betrieb. Es ist das erklärte Ziel des Unternehmens, bei allen Aktivitäten schädliche Einflüsse auf die Umwelt weitestgehend zu minimieren und darüber hinaus internationale Bemühungen um die Lösungen

globaler Umweltschutzprobleme zu unterstützen. Die Erfüllung der geltenden Umweltvorschriften ist bei Porsche selbstverständlich, sie wird durch die Umweltleitlinien gewährleistet.

Wirksamer Umweltschutz erfordert nicht nur moderne Technologien, sondern auch ein funktionierendes Umweltmanagement, das stark auf die Unterstützung von jedem Mitarbeiter setzt. Als Instrument der Unternehmensführung trägt es zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Umweltschutzes bei. Es regelt Abläufe, Verantwortungen und Zuständigkeiten und stellt sicher, dass jeder Mitarbeiter die Wirkungen seiner Tätigkeit auf die Umwelt kennt und berücksichtigt.

Intern werden jährlich Umweltaudits durchgeführt, insbesondere wird die Einhaltung der Umweltgesetze (Compliance Audit), der Porsche Umweltpolitik, die Funktionsfähigkeit des Umwelt-Managementsystems sowie die Verfolgung der Umweltkennzahlen geprüft. Die Ergebnisse sind durchweg positiv, sie werden von einem externen Umweltgutachter testiert. Damit ist das hohe Niveau des Umweltmanagements sichergestellt.

#### **Gütesiegel für Zuffenhausen**

Im Juni 2008 fand die dritte Zertifizierung nach ISO 14001 und bereits die vierte Validierung nach EMAS im Stammwerk Zuffenhausen statt. Die Anforderungen beider Gütesiegel wurden erfüllt. In der neuen „Umwelterklärung 2008“ belegt Porsche, dass die ehrgeizigen Umweltziele aus dem Jahr 2005 nicht nur erreicht, sondern oftmals übertroffen wurden. Im Zuge des Zielvereinbarungsprozesses verabschiedete das Unternehmen neue Umweltziele für das Geschäftsjahr 2008/09. Ihre Erfüllung wird dadurch gewährleistet, dass der Umweltschutz fest in den kontinuierlichen Verbesserungsprozess integriert ist.

Im Bereich der Logistik wurde der innerbetriebliche Verkehr von Werk 2 nach Werk 3 durch eine Brücke von der neuen Multifunktionshalle zur Motorenmontage ersetzt und somit der Ausstoß von CO<sub>2</sub> reduziert. Die Verlagerung der Räder- und Reifenabwicklung von Korntal-Münchingen nach Zuffenhausen erspart ebenfalls Transportwege. In der Sattlerei wurden die Emissionen von Lösemitteln durch eine neue Abluftreinigungsanlage mit regenerativer Nachverbrennung (RNV) gesenkt, und sie liegen damit deutlich unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte.

#### **Weissach setzt auf Naturschutz**

Im Berichtsjahr wurde das Forschungs- und Entwicklungszentrum Weissach zum zweiten Mal erfolgreich nach der internationalen Umweltnorm ISO 14001 zertifiziert. Ehrgeizige Umweltziele sind bereits seit Jahren fester Bestandteil im Entstehungsprozess der Fahrzeuge. Aber auch auf betrieblicher Ebene in den Werkstätten, Prüfständen oder Prüfeinrichtungen werden Verbesserungen vorangetrieben.

Aufgrund der landschaftlichen Lage des Entwicklungszentrums Weissach ist ein umweltschonender Betrieb und Ausbau unabdingbar. Bei neuen Projekten arbeitet das Unternehmen deshalb eng mit dem örtlichen Ableger des Naturschutzverbandes BUND Weissach zusammen. Es hat sich gezeigt, dass beide Seiten – vor allem aber die Umwelt – davon profitieren. Bei der Realisierung des neuen Bebauungsplans Schellenberg wurde das vorgesehene Gelände gemeinsam mit dem BUND begutachtet.

Auch am Porsche Standort Ludwigsburg bewährte sich das einheitliche Abfallwirtschaftskonzept des Unternehmens. Mit den neuen Infotafeln „Aktiv für die Umwelt“ können die Mitarbeiter die Zuordnung des Abfalls schnell erkennen und ihn in gekennzeichneten Behältern deponieren.

#### **Landschaftspflege in Leipzig**

Die Porsche Leipzig GmbH wurde im Juni 2008 erfolgreich nach der ISO 14001 zertifiziert. Wegen der Vorbereitungen auf die vierte Baureihe, den Grand Turismo Panamera, der ab 2009 dort vom Band rollen wird, befindet sich der Standort derzeit im Umbruch. Neue Produktionshallen und Einrichtungen haben auch Veränderungen der Umweltleistungen zur Folge.

Es ist eines der wichtigen Ziele, den ökologischen Wert des Geländes in Leipzig mit seiner Flora und Fauna dauerhaft zu erhalten. Für die naturnah angelegte Geländestrecke wurden Weiden als Ausgleich angelegt und deren Fläche im Geschäftsjahr 2007/08 vergrößert. Die Ansiedlung von Auerochsen und Wildpferden gehörte zum umfassenden Konzept der Landschaftspflege. Auf dem Leipziger Areal sind hohe Bestände an Hasen, Füchsen und Rehen zu beobachten, während Fledermäuse von der Insektdichte über dem Biotop profitieren.



Nach einer Bauzeit von weniger als einem Jahr wurde der erste Bauabschnitt für das neue zentrale Ersatzteillager in Sachsenheim in Betrieb genommen. Auch hier wurden die hohen Umweltstandards von Porsche umgesetzt, so liefert ein umweltfreundliches Kraftwerk mit Kraft-Wärme-Kopplung einen erheblichen Teil des Energie- und Wärmebedarfs. Das Lager ist in das Umwelt-Managementsystem nach ISO 14001 von Zuffenhausen integriert. Die erste Umweltprüfung fand im Frühjahr 2008 statt, nach erfolgreichem Audit wurde Sachsenheim das Zertifikat nach ISO 14001 verliehen.

#### **Hohe Standards jenseits der Werksgrenzen**

Umweltschutz geht über die Werksgrenzen hinaus, deshalb bezieht Porsche die Geschäfts- und Vertragspartner in die Bemühungen mit ein. Eine Verhaltensrichtlinie Umweltschutz stellt sicher,

dass auch Fremd- und Vertragsfirmen die gleichen Standards und Gesetze anwenden wie Porsche. Durch effektives Abfallmanagement mit qualifizierten Entsorgungsunternehmen werden nicht nur Ressourcen geschont, sondern auch gesetzeskonforme Verhaltensweisen gewährleistet. Aus diesem Grund hat Porsche im Jahr 2008 mehr als 50 Entsorgungsanlagen in ganz Deutschland überprüft und bewertet.

Besonderes Augenmerk galt deshalb neben der technischen Ausstattung der gesetzeskonformen Entsorgung und der Bewertung des Managementsystems. Entsorgungsanlagen mit Umweltzertifikaten nach ISO 14001 werden für Porsche immer wichtiger, denn so wird ein gleich hohes Niveau in der Prozesskette von der Entwicklung über die Produktion bis hin zur Entsorgung gesichert.



## Produktion

Die Werke in Stuttgart-Zuffenhausen und in Leipzig fertigten jeweils an der Kapazitätsgrenze. Gleichzeitig wurden die neuen Fahrzeuge der Modelle 911 Carrera und Targa in die Serienfertigung eingeführt.

Auch im Geschäftsjahr 2007/08 lief die Produktion an den Porsche Standorten auf Hochtouren. Darüber hinaus war die Arbeit des Produktionsressorts ganz wesentlich durch die Einführung neuer Modelle geprägt. In Leipzig liefen so viele Cayenne vom Band wie nie zuvor in einem Geschäftsjahr, während gleichzeitig die Erweiterung des Werks und die Vorbereitungen für die vierte Baureihe, den Gran Turismo Panamera, planmäßig voranschritten. Im Werk Zuffenhausen, das ebenfalls an der Kapazitätsgrenze produzierte, wurde die Fertigung der neuen 911-Generation hochgefahren und in die laufende Produktion integriert. Trotz der außerordentlichen Belastung konnten die hohen Qualitätsstandards von Porsche jederzeit erfüllt und sogar nochmals verbessert werden. Die Auszeichnung des Stammwerkes Zuffenhausen als eine der besten Produktionsstätten weltweit durch das renommierte US-Marktforschungsinstitut J. D. Power stellt eine eindrucksvolle Bestätigung der geleisteten Arbeit dar.

Im Geschäftsjahr 2007/08 fertigte das Unternehmen insgesamt 105.162 Fahrzeuge und übertraf damit das Niveau des Vorjahres um 3,3 Prozent. In Zuffenhausen wurden 34.303 Einheiten der Baureihe 911 montiert, das waren zwölf Prozent weniger als im Vorjahr. Der finnische Partner Valmet stellte fast alle Fahrzeuge der Baureihe Boxster her, zu der auch die Cayman-Modelle gehören. Mit 22.356 Einheiten erreichte die Produktion nicht ganz den Vorjahreswert von 26.712 Fahrzeugen. In Leipzig erreichte die Baureihe Cayenne im ersten vollen Geschäftsjahr der zweiten Generation des sportlichen Geländewagens mit 48.497 Fahrzeugen einen neuen Rekordwert. Der Zuwachs im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr betrug 34,1 Prozent.

### **Große Umstellung im Motorenbau**

Eine große Herausforderung für die Produktion in Zuffenhausen war das Hochfahren der neuen Generation der Baureihe 911. Deren Integration in die Fertigung verlief reibungslos. Eine wichtige Voraussetzung dafür war die frühe Zusammenarbeit mit der Entwicklung im Entstehungsprozess des Fahrzeugs. So konnten die ehrgeizigen Qualitätsvorgaben bereits in den Vorserien erreicht und die Fahrzeuge von Beginn an auf hohem Qualitätsniveau an den Vertrieb übergeben werden.

Die größte Umstellung für die neue Generation des 911 erfolgte zweifellos im Motorenbau. Die vollkommen neue Generation der Boxermotoren ist die Basis, auf der künftig alle Aggregate der Sportwagen aufbauen. Sie werden auf einer komplett veränderten Montagelinie gefertigt, die einen völlig variablen Mix entsprechend der Nachfrage möglich macht.

Mit der neuen Motorengeneration wurde auch eine hochmoderne Qualitätssicherung mit wesentlich effizienteren Messverfahren etabliert. Technisch ist sie durch die Benzin-Direkteinspritzung der neuen Aggregate notwendig geworden, sie birgt aber erhebliche Vorteile für das Verfahren. Die Motoren werden nicht mehr im so genannten Heißtest über eine längere Zeit mit hohen Drehzahlen auf Herz und Nieren geprüft. Stattdessen laufen sie in einem Kalttest mit geringer Belastung, bei dem die Qualitätsdaten erhoben werden. Da die Zahl der Messwerte aber wesentlich höher ist als in früheren Verfahren und diese systematisch in den Produktionsprozess einfließen, ergibt sich ein deutlich besseres Ergebnis bei der Qualitätssicherung. Hinzu kommt, dass weiterhin ausgewählte Motoren einen Heißtest bestehen, der wegen der geringeren Stückzahl wesentlich intensiver sein kann.

#### **Moderne Arbeitsplätze im Mittelpunkt**

Bei der Neugestaltung der Motoren-Montagelinie verwirklichte das Unternehmen eine optimale ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze – und das nicht nur, um Produktivitätsfortschritte in der Montage zu erzielen. Ein weiterer Grund für die Maßnahme liegt in der demografischen Entwicklung in Deutschland, die sich auch in der Altersstruktur der Belegschaft von Porsche niederschlägt. In Zusammenarbeit mit der Technischen Universität (TU) Darmstadt werden neue Arbeitsplätze bei Porsche in einem so genannten Design-Check auf körperliche und mentale Belastung überprüft und so organisiert, dass auch ältere Arbeitnehmer dort arbeiten können.

Um die Arbeitsorganisation insbesondere beim Anlauf der neuen Modelle optimal zu gestalten, setzte Porsche im Frühjahr 2008 das umfangreiche Programm „Fit für 997 II“ zur Information und Qualifizierung der Belegschaft um. In einer Auftaktveranstaltung informierten Planer und Entwickler alle Mitarbeiter über das neue Produkt. Anschließend wurden alle Qualitätsmerkmale gemeinsam mit den Meistern und Planern auf den Prüfstand gestellt und spezielle Montageschritte direkt am Band geschult. Kritische Punkte können so direkt in der Planung und Vorbereitung noch vor dem Start der Serienfertigung bereinigt werden.

Auch dem Ausbau der Teamarbeit kommt bei der kontinuierlichen Verbesserung der Qualität eine besondere Bedeutung zu. Ende 2008 waren alle gewerblichen Mitarbeiter der Montage in Teams

integriert. Sie bieten die beste Möglichkeit, die Arbeit flexibel zu gestalten und eine kontinuierliche Verbesserung der Prozesse zu erreichen.

#### **Logistik weiter verbessert**

Um die Komplexität der Produktion in den beiden Werken von Porsche und der Auftragsfertigung in Finnland zu senken, müssen die Kernprozesse ständig optimiert und weiter verschlankt werden. Dies wird auch in Zukunft ein zentrales Anliegen für das Produktionsressort sein. Eine wichtige Voraussetzung dafür bildet die Standardisierung der Logistik und der Betriebsmittel an allen Standorten. Im Berichtsjahr kamen auch zu diesem Zweck klappbare Universal-Ladungsträger aus Kunststoff zum Einsatz. Sie erleichtern für die Lieferanten, die alle Produktionsstätten in Zuffenhausen, Leipzig und Finnland beliefern, den logistischen Prozess erheblich. Die Kunststoffbehälter bieten gleichzeitig erhebliche ökologische Vorteile, denn sie reduzieren das Gewicht und die Transportkapazität. Zusammengeklappt benötigen sie nur ein Drittel des Raumes im gefüllten Zustand, so dass einige normalerweise anfallende Transporte mit diesem System wegfallen können.

Die Einführung eines neuen, erweiterten IT-Logistiksystems für die Materialwirtschaft in Leipzig ist ein weiterer Schritt zur Standardisierung und damit zur Verschlankeung der Produktionsprozesse. Eingeführt wurde es zunächst, um die künftigen Anforderungen mit der zusätzlichen Produktion des Panamera bewältigen zu können. Darüber hinaus wird es die Basis sein, um auch die Produktionsprozesse in Zuffenhausen zu vereinheitlichen, so dass beide Werke mit den gleichen Systemen arbeiten.

Um die reibungslose Produktion und die hohen Qualitätsstandards nachhaltig zu sichern, unterstützt Porsche die Lieferanten auf vielfältige Weise. Damit mögliche Defizite schnell und unbürokratisch abgestellt werden können, existiert ein Team von Produktionsexperten, das Zulieferern bei der Abwicklung ihrer Fertigung und Lieferung helfen kann.

#### **Absolut verlässlicher Liefertermin**

Verbunden mit der Zielsetzung, die Bearbeitung von Aufträgen weiter zu optimieren, führte das Unternehmen im Berichtsjahr im Rahmen des so genannten PIA-Prozesses (Porsche Integriertes Auftragsmanagement) ein Planungs- und Auftragsabwicklungssystem für Händler und Importeure ein. Erste Lösungen wurden zum Jahreswechsel 2007/08

in China und Russland umgesetzt. Seit Juni 2008 nutzt die neu gegründete Tochtergesellschaft in der Schweiz das Gesamtsystem als Pilotprojekt.

Damit sind die Händler erstmals in der Lage, Kunden bereits während des Verkaufsgesprächs einen verlässlichen Liefertermin für das von ihnen nach individuellen Wünschen bestellte Fahrzeug zu nennen. Dieser berücksichtigt alle notwendigen Produktions- und Transportzeiten, jeder Termin wird garantiert eingehalten. Das ist einerseits ein erheblicher Vorteil für die Kunden, die genau wissen, wann sie ihr neues Fahrzeug bekommen – und zwar in den USA genauso wie in China oder Brasilien. Gleichzeitig ermöglicht es eine wesentlich genauere Planung der Produktion und damit die Erschließung von Produktivitätsfortschritten.

#### Effizientere Produktion in Neubauten

Zusätzlich zu den erheblichen Aufwendungen für die Produktion des Panamera am Standort Leipzig nahm Porsche im Berichtsjahr auch für das Stammwerk Zuffenhausen viel Geld in die Hand. Die neue



Porsche nahm sein neues zentrales Ersatzteillager in Sachsenheim bei Ludwigsburg in Betrieb.

Multifunktionshalle mit insgesamt 11.000 Quadratmetern Nutzfläche auf zwei Ebenen ist seit Anfang des Jahres 2008 in Betrieb. Auf der oberen Ebene befindet sich die Kommissionierung der Teilesätze für den Motorenbau. Über eine Brücke erfolgt die Versorgung der Motormontage durch ein fahrerloses Transportsystem.

Die Verlagerung der Logistik in die neue Halle schuf im Motorenwerk Platz für das zusätzliche Montageband der Panamera-Aggregate. Der Aufbau verlief fristgerecht, so dass der Bau der ersten Motoren beginnen konnte. Auf der unteren Ebene der Multifunktionshalle wurde auch die neue Pilotfertigung in Betrieb genommen, die bislang in einem anderen Werk untergebracht war. Jetzt werden nahezu alle Prototypen hier montiert, so dass die Erkenntnisse aus der Produktion frühzeitig in die Entwicklung neuer Fahrzeuge einfließen können.

Die Verlängerung der Fahrzeugmontage in Zuffenhausen wurde in den Betriebsferien im Sommer 2008 abgeschlossen, ab August wurden die neuen Fertigungsstationen in den Produktionsablauf integriert. Auch dies dient der Verbesserung der Qualität der Fahrzeuge. Weil deren Komplexität ständig zunimmt, war es nötig, die Montage durch eine Verlängerung des Bandes zu entzerren. Nach dem Umbau arbeiten höchstens noch zwei Mitarbeiter gleichzeitig an einem Fahrzeug. Sie haben nicht nur mehr Platz, sondern auch mehr Ruhe und können konzentrierter arbeiten. Auch hier nahm Porsche gemeinsam mit der TU Darmstadt jeden Arbeitsplatz hinsichtlich seines optimalen ergonomischen Designs genau unter die Lupe.

Auf dem ehemaligen Gelände der Dürr AG, das Porsche im Frühjahr 2007 erworben hat, begannen im Berichtsjahr die Arbeiten für eine neue Lackiererei. Der rund 200 Millionen Euro teure Bau soll im Jahr 2011 fertig gestellt sein. Er wird dem neuesten Stand der Technik entsprechen und alle gesetzlichen Auflagen erfüllen. In zwei Schichten können dort täglich 170 Fahrzeuge lackiert werden, auch ein Betrieb in drei Schichten ist möglich. Für einen Übergangszeitraum soll die Anlage parallel zur vorhandenen Lackiererei arbeiten. Der Neubau sichert Arbeitsplätze in Stuttgart und schafft die Voraussetzung dafür, dass ein Premiummodell wie der 911 weiter in Zuffenhausen gefertigt werden kann.

#### Konzentration auf einen Standort

Im April 2008 ging der erste, 40.000 Quadratmeter große Bauabschnitt des neuen zentralen Ersatzteillagers in Sachsenheim nahe Ludwigsburg in Betrieb. Das für 28 Millionen Euro errichtete Gebäude bietet ein angenehmes Arbeitsumfeld, das den neuesten Umweltstandards entspricht. Nachdem das Lager voll funktionsfähig war, löste Porsche fünf Standorte auf, die im Raum Stuttgart angemietet waren. Die bisherigen Ersatzteillager in Ludwigsburg und Waiblingen werden ebenfalls aufgelöst, wenn die zweite Baustufe in Sachsenheim fertig gestellt ist. Insgesamt will Porsche an dem Standort gut 100 Millionen Euro investieren und ein Zentrallager mit einer Fläche von rund 110.000 Quadratmetern aufbauen, in dem etwa 80.000 verschiedene Artikel aktueller und älterer Modelle gelagert werden. Dadurch entstehen bis zu 300 Arbeitsplätze. Nicht nur die räumliche Nähe zu den Zulieferern, von denen viele in Baden-Württemberg angesiedelt sind, war ein wichtiges Argument für den Standort des neuen zentralen Lagers, sondern auch die Anbindung an internationale Transportwege. Von Sachsenheim aus

werden in Zukunft alle Teile, vom Dichtungsring bis zum kompletten Motor, an Händler und Werkstätten in mehr als 100 Ländern verschickt.

### **Leipzig läuft auf Hochtouren**

Im Februar 2008 konnte das Leipziger Werk ein besonderes Jubiläum feiern: Der 200.000ste Cayenne verließ das Montageband. Die zweite Generation des sportlichen Geländewagens, die erst knapp ein Jahr zuvor auf den Markt gekommen war, stieß mit ihren leistungsstärkeren und verbrauchsärmeren Motoren auf großes Kundeninteresse. Im Berichtsjahr wurde die Palette durch den Cayenne GTS und den Turbo S erweitert. Durch gezielte Qualitätsplanung in den Vorserien und während des Anlaufes konnten die geplanten Qualitätsziele von Anfang an erreicht werden.

Neben der laufenden Serienproduktion des Cayenne standen die Vorbereitungen für die Produktion des Panamera im Vordergrund. Der im Geschäftsjahr zuvor begonnene Bau einer 25.000 Quadratmeter großen Fertigungshalle und eines 23.500 Quadratmeter großen Logistikzentrums ging planmäßig zu Ende. Während des Betriebsurlaubs im Dezember 2007 und Januar 2008 wurde die bestehende Montagelinie für den Cayenne umgebaut, um den Panamera dort im Mix mit dem sportlichen Geländewagen fertigen zu können. Der Aufbau der Vorserienfahrzeuge startete im Juni 2008 fristgerecht.

Beim Bau des Panamera hält Porsche an dem bewährten Produktionskonzept fest. So ist es möglich, hochwertige Fahrzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen in Deutschland zu bauen. Während die Motoren in Zuffenhausen hergestellt werden, liefert das Volkswagen-Werk in Hannover die lackierten Rohkarossen zu. Porsche erreicht eine Fertigungstiefe von 15 Prozent. 70 Prozent der Wertschöpfung stammen aus Deutschland, weil die Zulieferer überwiegend aus dem Inland kommen. Durch die Panamera-Produktion entstehen in Leipzig rund 600 neue Arbeitsplätze, die im Jahr 2008 weitgehend besetzt wurden.

### **Qualifizierung eine ständige Aufgabe**

Eine wichtige Aufgabe sowohl in Leipzig wie in Zuffenhausen ist die ständige Verbesserung von Produktivität und Qualität. Im Rahmen des PVP (Porsche-Verbesserungs-Prozeß), der im Unternehmen etabliert ist, erfolgt regelmäßig eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, um die gesamte Fertigung zu optimieren. Workshops im Rahmen des PVP bereiten die Belegschaft darauf vor, neue Fahrzeuge von Anfang an optimal zu fertigen und die Qualitätsziele zu er-

reichen. Im Juni 2008 begann die Auswahl der Mitarbeiter für die Produktion des Panamera. Ein Rekrutierungsprogramm förderte nicht nur die besten Kandidaten zutage. Es kam auch eine breite Mischung der Altersstruktur zustande, um der demografischen Entwicklung gerecht zu werden.

Zur systematischen Analyse der Personalentwicklung und des künftigen Qualifizierungsbedarfs wurde mit den Mitarbeitern in Leipzig ein Jahresgespräch geführt. Es war Teil des „s.p.e.e.d.-Prozesses“. Das 24-monatige Programm „MAX s.p.e.e.d.“, in dem junge Nachwuchskräfte auf künftige Führungsaufgaben vorbereitet werden, endete im Juli 2008.

Dass die intensiven Bemühungen von Porsche zur Verbesserung der Qualität erfolgreich waren, bestätigen Bestnoten des renommierten US-Marktforschungsinstituts J. D. Power. Das Werk Zuffenhausen kam auf einen Spitzenplatz bei einem weltweiten Vergleich und Porsche errang zum dritten Mal in Folge den ersten Platz in der prestigeträchtigen Markenwertung „Initial Quality Study“. Hier prüften die Marktforscher die Zufriedenheit von Neuwagenkäufern in den ersten 90 Tagen.

### **Magna Steyr folgt auf Valmet**

Die erfolgreiche Zusammenarbeit bei der Produktion der beiden Mittelmotormodelle Boxster und Cayman wird Porsche vertragsgemäß bis zum Jahr 2012 mit dem finnischen Partner Valmet fortsetzen. Bislang hat das Unternehmen mehr als 200.000 Sportwagen in hervorragender Qualität gefertigt.

Als künftiger Auftragsfertiger erhielt nach einer Ausschreibung die Magna Steyr Fahrzeugtechnik AG & Co. KG in Graz den Zuschlag. Das Unternehmen unterbreitete nicht nur das finanziell attraktivste Angebot, sondern es kann auch Entwicklungsaufträge für die Sportwagen von Porsche übernehmen. Synergien ergeben sich zudem durch die vielfältigen Lieferbeziehungen. Bereits heute stellt Magna zahlreiche wichtige Komponenten für Porsche her, vor allem Verdecksysteme und Karosserieteile.

Mit diesem Partner kann Porsche auch im nächsten Jahrzehnt das Modell der „atmenden Fabrik“ fortführen. Alle Produktionsumfänge der Boxster-Baureihe, die aus Kapazitätsgründen nicht in Zuffenhausen gefertigt werden können, übernimmt von 2012 an Magna Steyr. Porsche wird die Motoren und Komponenten liefern. Damit ist die Vollausslastung im Stammwerk Zuffenhausen weiter gesichert.









## Mitarbeiter

Mit der freiwilligen Sonderzahlung von 6.000 Euro für jeden vollzeitbeschäftigten Mitarbeiter würdigt Porsche den großen Einsatz der Belegschaft. Aber auch in die Aus- und Weiterbildung investierte das Unternehmen hohe Beträge.

Der vertrauensvolle Umgang, den Vorstand, Mitarbeiter und Arbeitnehmervertreter seit vielen Jahren pflegen, bildet das Fundament für den Geschäftserfolg von Porsche. Das positive Betriebsklima und die hohe Zufriedenheit der Belegschaft erhöhen die Bereitschaft jedes Einzelnen, die Wettbewerbskraft des Unternehmens weiter zu stärken. Um die außerordentlichen Leistungen zu honorieren, werden die Beschäftigten finanziell am Unternehmenserfolg beteiligt. So erhielt jeder vollzeitbeschäftigte Mitarbeiter von Porsche, der vor dem 1. August 2007 in das Unternehmen eingetreten ist, für das Berichtsjahr zusätzlich zu seinen Jahresbezügen von 13,7 Monatsentgelten (einschließlich Urlaubsgeld und übertariflicher Weihnachtsgratifikation) eine freiwillige Sonderzahlung von 6.000 Euro. Im vergangenen Jahr lag diese Zahlung bei 5.200 Euro.

Die Zahl der Mitarbeiter im Porsche Konzern stieg auch im Geschäftsjahr 2007/08 weiter an. Am Bilanzstichtag, dem 31. Juli 2008, waren insgesamt 12.202 Personen beschäftigt, das waren 5,5 Prozent mehr als zwölf Monate zuvor. Sowohl die Porsche AG als auch die deutschen und internationalen Tochtergesellschaften haben im Berichtsjahr zahlreiche Stellen ausgeschrieben und besetzt. Das gilt vor allem für die Fahrzeugentwicklung und den Vertrieb mit seinen Tochtergesellschaften, aber auch für die Porsche Engineering, die Porsche Consulting und die Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für Management- und IT-Beratung mbH.

Um den hohen Personalbedarf, den der Wachstumskurs von Porsche mit sich bringt, auch in Zukunft decken zu können, ist es wichtiger denn je, alle Zielgruppen anzusprechen. Deshalb hat Porsche im Berichtszeitraum ein Konzept entwickelt, um das Hochschulmarketing noch stärker international auszurichten. Besonderes Augenmerk gilt dabei den Akademikerinnen in technischen Berufen. Kooperationen wie etwa mit der Femtec GmbH in Berlin, die Studentinnen in Studiengängen der Natur- und Ingenieurwissenschaften fördert, wurden intensiviert.

Das zentrale Personalmanagement hat die Folgen des demografischen Wandels für Porsche bereits im Geschäftsjahr 2006/07 analysiert. Nach der Definition erster Maßnahmen im Rahmen einer Mittelfristplanung starteten im Berichtsjahr weitere Aktivitäten. Dabei ging es nicht nur um die Gewinnung von Nachwuchskräften, sondern auch um den Erhalt der Leistungsfähigkeit der älteren Beschäftigten. Darüber hinaus sind Fragen des Renteneintritts und einer Laufbahngestaltung, die sich an Lebensphasen orientiert, von Bedeutung.

### **Start des einheitlichen Entgeltrahmens**

Die Tarifpartner der Metall- und Elektroindustrie haben im Jahr 2003 einen neuen Tarifvertrag zur Einführung eines einheitlichen Entgeltrahmens (ERA) vereinbart, der bis Februar 2009 in allen tarifgebundenen Unternehmen umgesetzt werden muss. Um den spezifischen Anforderungen von Porsche gerecht zu werden, hielten Vorstand und Betriebsrat die wesentlichen Inhalte in einem Eckpunktepapier als Grundlage für weitere Verhandlungen fest.

Im Rahmen des Strategischen Führungsprozesses startete die sechste Welle der „Porsche Nachwuchs-Förderung“ (PNF) und der „Globalution“. Pate und Auftraggeber für das „Globalution“-Projekt im Berichtsjahr war die Porsche Asia Pacific. Um dem Nachwuchs aus den internationalen Tochtergesellschaften einen Einblick in die Geschäftsprozesse zu geben, enthält das Programm einen mehrwöchigen Einsatz in wechselnden Bereichen.

Der Prozess der „Porsche Führungskräftebeurteilung und -entwicklung“ (PFE) wurde in der dritten Führungsebene fortgesetzt. Das Programm ermöglicht eine gezielte, konzernweite Planung der Personalfolge. Ergänzend fand die vierte Runde des „Porsche Management Training“ (PMT) als praxisbezogenes Programm für erfahrene Leistungsträger statt.

Die auf Zielgruppen zugeschnittene Weiterbildung erfuhr eine konsequente Erweiterung. So nahmen im Berichtszeitraum mehr als 300 neue Mitarbeiter am Einführungsprogramm „Porsche Warm Up“ teil. Damit sollen Beschäftigte besonders schnell im Unternehmen Fuß fassen und ein einheitliches Grundverständnis für wichtige Unternehmensprozesse entwickeln. Als zusätzliches individuelles Programm stieß das „Bandpraktikum“, das einen mehrtägigen Einsatz in der Produktion beinhaltet, auf Interesse.

### **Erweitertes Ausbildungsangebot**

Die Vorbereitungen für den Start des neuen Ausbildungsberufs „Industriemechaniker/in Automobilbau“ kamen im Geschäftsjahr 2007/08 zum Abschluss. In einem dreieinhalbjährigen Programm werden künftig die Facharbeiter für die Sportwagenproduktion geschult. Dabei sind drei Schwerpunkte vorgesehen: Erstens eine Grundausbildung, die alle für den Automobilbau bedeutenden Materialien und deren Bearbeitung wie Drehen, Fräsen und Schweißen umfasst. Zum Zweiten gehört die in-

tensive Beschäftigung mit der Kraftfahrzeugtechnik zu der Ausbildung. Und schließlich steht die Vermittlung umfangreicher Kenntnisse der Produktion einschließlich der Logistik, Arbeitsorganisation und des Qualitätsmanagements auf dem Programm. Anschließend können die Industriemechaniker Automobilbau an jeder Stelle innerhalb der Produktion eingesetzt werden.

Alle Auszubildenden des ersten Ausbildungsjahres haben auch im vergangenen Geschäftsjahr wieder am sogenannten „Q-Tag“ teilgenommen. Dabei handelt es sich um eine eintägige Veranstaltung rund um das Thema Qualität mit dem Ziel, die Identifikation der jungen Leute mit den Qualitätsprozessen vor allem in der Produktion zu erhöhen.

In enger Zusammenarbeit zwischen der Motorenfertigung und der Berufsausbildung erhielten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die aus der mechanischen Fertigung in das neue Motorenwerk versetzt wurden, eine umfangreiche Schulung. Drei Wochen lang machten sich die Facharbeiter im Ausbildungszentrum mit der Motorentechnik und der Montage vertraut. Anschließend konnten sie ihr Wissen in einem dreiwöchigen „Training-on-the-job“ vertiefen. So wurde sichergestellt, dass von Beginn an höchste Qualität garantiert ist.

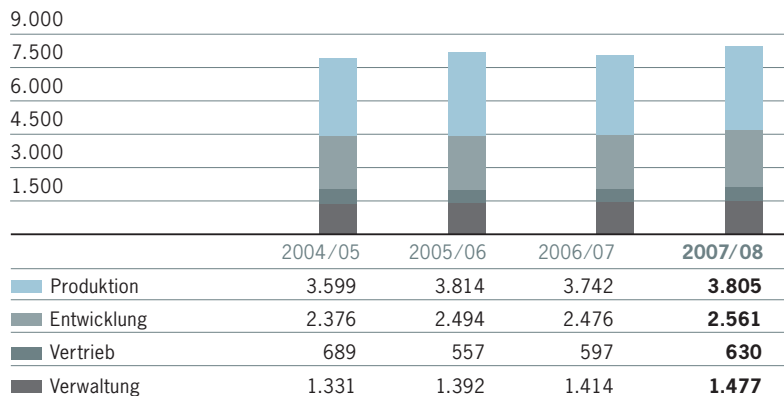
### **Mitarbeiter sichern Umweltschutz**

Wirksamer Umweltschutz erfordert nicht nur den Einsatz moderner Technologien, sondern auch ein funktionierendes Umweltmanagement. Um alle Mitarbeiter umfassend über das Thema zu informieren, wurde im Berichtsjahr eine neue Broschüre mit dem Titel „Abfallmanagement der Porsche AG – Fragen & Antworten“ erstellt. Darin sind alle wesentlichen Informationen zu Abfällen aus dem Büro, aus der Produktion, den Werkstätten und Prüfständen enthalten.

Mittlerweile ist die Umweltwoche, die alljährlich stattfindet, bei Porsche eine feste Größe. Im Geschäftsjahr 2007/08 stand der gesamte Lebenszyklus eines Fahrzeugs im Mittelpunkt dieser neunten Umweltwoche. Unter dem Motto „Umweltschutz bei Porsche – Steigen Sie ein!“ wurden die vier Phasen Entwicklung, Produktion, Nutzung durch den Kunden sowie Recycling untersucht. Darüber hinaus luden Mitarbeiter des betrieblichen Umweltschutzes zu Seminaren ein, die Porsche Beschäftigten die aktuelle Gesetzeslage und die technischen Möglichkeiten näher brachten.

### Mitarbeiter

Porsche AG



#### Deutlich weniger Unfälle

Für Porsche stellt die Schaffung sicherer Arbeitsbedingungen eine der wichtigsten Aufgaben dar. Im Mittelpunkt der Aktivitäten steht der Erhalt der Gesundheit der Mitarbeiter. Im Berichtsjahr nahm die Zahl der Unfälle im Vergleich zum Vorjahr um 25 Prozent ab. Dieser Erfolg basiert auch auf der systematischen Analyse von Arbeitsabläufen und Tätigkeiten sowie auf der Steigerung des Sicherheitsbewusstseins durch regelmäßige Seminare und Schulungen. Die Programme und Maßnahmen sind auf die speziellen Bedürfnisse von Porsche zugeschnitten, mit der Analyse von Unfällen lassen sich Schwachstellen erkennen und Risiken minimieren. Durch regelmäßige Audits wird die Einhaltung der Sicherheitsstandards überprüft.

Auch bei der Planung neuer Anlagen steht die Risikoanalyse im Vordergrund. Durch verbindliche Vereinbarungen mit Herstellern und Lieferanten finden alle Aspekte von der Anlagensicherheit bis zum Gesundheitsschutz Berücksichtigung. Um einheitliche Sicherheitsstandards durchzusetzen, legt Porsche besonderen Wert darauf, die Mitarbeiter für die Anlagensicherheit regelmäßig weiterzubilden.

Schwerpunkt der Gesundheitstage im Geschäftsjahr 2007/08 war die Gesundheits- und Krebsvorsorge. Der Krebsverband Baden-Württemberg e.V. und mehrere Krankenkassen informierten über die Vor-

sorge. Darüber hinaus nutzten mehr als 300 Mitarbeiter an den Standorten Zuffenhausen, Weissach und Leipzig das Angebot für ein kostenloses Hautkrebs-Screening. Seit dem Jahr 2004 ist das Programm „Prevention first“ im Angebot, das Muskel-, Skelett- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen vorbeugen soll. Im Berichtsjahr stieg die Teilnehmerzahl weiter.

#### Dank an die Mitarbeiter

Die professionelle und hoch motivierte Einstellung der Belegschaft bildete auch im Geschäftsjahr 2007/08 die Basis für ein außerordentlich positives Ergebnis. Der Vorstand ist sich bewusst, dass Einsatzbereitschaft und Flexibilität an allen Standorten von Porsche deutlich über das übliche Maß hinausgehen. Er spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hierfür seinen ganz persönlichen Dank aus.

Die Arbeitnehmervertreter sind die Garanten für die vertrauensvolle Zusammenarbeit von Belegschaft und Management. Mit Weitsicht haben Sie die tägliche Zusammenarbeit begleitet und mit Augenmaß für die unternehmerischen Notwendigkeiten und die Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gehandelt. Der Vorstand schließt die Mitglieder der Arbeitnehmervertretungen ausdrücklich in seinen Dank ein.



## Einkauf

Der Neubau des Museums, die Erweiterung des Werks in Leipzig und der Bau des zentralen Ersatzteillagers Sachsenheim stellten für den Einkaufsbereich eine Herausforderung dar. Nie zuvor hat Porsche mehr Material, das nicht für die Fahrzeug-Produktion bestimmt war, eingekauft.

Der Serienanlauf des neuen 911 Carrera mit den verbrauchsreduzierten Motoren und dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe stand im Mittelpunkt des Geschäftsjahres 2007/08. Daneben galt es, den neuen Varianten der Baureihe Cayenne, dem besonders sportlichen GTS und dem leistungsstarken Turbo S zu einem reibungslosen Produktionsstart zu verhelfen.

Bei der neuen Generation des 911 Carrera, die gegen Ende des Berichtsjahres auf den Markt kam, hat Porsche wichtige Systemlieferanten nicht nur von Anfang an in den Entwicklungsprozess mit eingebunden – auch die Anlaufphase wurde gemeinsam mit Bravour gemeistert. Neue Technologien konnten sowohl termingerecht als auch in hervorragender Qualität in die Serienfertigung einfließen. Das gilt vor allem für das neue Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK), die Benzin-Direkteinspritzung „Direct Fuel Injection“ (DFI) und die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung bei den Allradvarianten 911 Carrera 4 und 911 Targa 4.

### **Neuer Hybridantrieb im Fokus**

Ganz oben auf der Agenda stand für den Unternehmensbereich Einkauf im Berichtsjahr das Thema „Hybridantrieb“. Dabei handelt es sich um das besonders sparsame Parallel-Full-Hybrid-System. Sowohl von dem sportlichen Geländewagen Cayenne als auch von der vierten Baureihe, dem Gran Turismo Panamera, werden Varianten mit einem Hybridantrieb auf die Straße kommen.

Für die Serienproduktion des Panamera waren die Vorbereitungen zum Ende des Berichtszeitraumes nahezu abgeschlossen. Im aktuellen Geschäftsjahr 2008/09 rücken bereits künftige Modelle anderer Baureihen in den Blickpunkt des Einkaufsbereichs. Hier müssen die Partner für die Entwicklung und die Beschaffung ausgewählt werden. Bei allen Projekten integriert Porsche die wesentlichen Lieferanten frühzeitig in den Entstehungsprozess der Produkte, um deren Knowhow bereits in den Konzepten für ein neues Fahrzeug zu berücksichtigen.

Eine strategische Weichenstellung fiel im Geschäftsjahr 2007/08 für die Modelle Boxster und Cayman. Die Mittelmotor-Sportwagen, die bisher in Finnland bei Valmet vom Band laufen, werden vom Jahr 2012 an von der

Magna Steyr Fahrzeugtechnik AG & Co. KG in Graz, Österreich, gefertigt. Schon heute ergeben sich erhebliche Synergien in der Beschaffung durch vielfältige Lieferbeziehungen zu den Unternehmen der Magna-Gruppe.

#### **Risiko-Management für Lieferanten**

Angesichts des hohen externen Anteils an der Wertschöpfung ist die Leistungsfähigkeit und Stabilität der Lieferanten von Porsche ein zentrales Anliegen des Einkaufs. Im Rahmen des Lieferanten-Managements wurden im Berichtsjahr zahlreiche Projekte zur Optimierung mit Zulieferern durchgeführt. Dabei ging es sowohl um die laufende Serienproduktion als auch um die Sicherung des Anlaufs von Neufahrzeugen und die reibungslose Entwicklung.

Die regelmäßige Bewertung der Lieferanten bestätigte auch im Geschäftsjahr 2007/08 das hohe Niveau der Zusammenarbeit. Qualität, Termintreue und Kostendisziplin waren in den laufenden Serien mindestens so gut wie in den Vorjahren. Bei der Versorgung mit Ersatzteilen konnten sogar deutliche Verbesserungen erzielt werden. Die weitgehende Übereinstimmung der Beurteilung bei der Auswahl der Partner mit den erbrachten Leistungen zeigt, dass die Vergabeprozesse hervorragend funktionieren.

Das Risiko-Management zur Überwachung der finanziellen Stabilität der Lieferanten wurde weiter ausgebaut. In der laufenden Serie ist es ebenso wie die Bewertung der Leistung ein wichtiges, fest in den Vergabeprozess integriertes Kriterium bei der Auswahl. Die Ertrags- und Liquiditätskrisen einzelner Lieferanten sowie eine Reihe von Insolvenzfällen konnten im Geschäftsjahr 2007/08 verkraftet werden, ohne die Versorgung von Porsche zu beeinträchtigen.

Der Anteil finanziell problematischer Lieferanten nahm erneut ab, die Sicherheit der Versorgung wurde damit erhöht. Angesichts eines sich weiter verschärfenden Wettbewerbs unter den Zulieferern und einer möglichen Eintrübung der weltweiten Automobilkonjunktur wird das Thema Sicherheit in den kommenden Jahren noch wichtiger.

#### **Materialkosten je Fahrzeug gesenkt**

Die Rohstoffpreise stiegen im Geschäftsjahr 2007/08 erneut stark. Neben anhaltend hohen Stahlpreisen und den Rekordständen bei den Ölnotierungen erreichten auch Edelmetalle im Berichtszeitraum neue Höchstmarken. Mit einer gezielten Risikoabsicherung und weiteren Kostensenkungen bei anderen Produktionsmaterialien konnten die Auswirkungen begrenzt werden, insgesamt sind die Materialkosten je Fahrzeug gesunken.

An Material, das nicht für die Produktion bestimmt war, wurde im Berichtsjahr das bisher höchste Volumen in der Geschichte des Unternehmens eingekauft. Bedingt war dies durch eine Vielzahl größerer Bauprojekte und Investitionen in Betriebsmittel für die Fertigung. Insbesondere geht es dabei um den Neubau des Porsche Museums, die Erweiterung des Werks in Leipzig für die Montage des Panamera sowie den ersten Bauabschnitt des neuen zentralen Ersatzteillagers bei Sachsenheim. Parallel dazu begannen in Stuttgart-Zuffenhausen die Vorbereitungen zum Bau der neuen Lackiererei.

Die Zusammenarbeit der Konzerngesellschaften beim Einkauf von Material, das nicht für die Produktion bestimmt ist, wurde weiter ausgebaut. Auf diese Weise kann der Bedarf im Konzern gebündelt werden, was erhebliche Einsparungen ermöglicht.











## Forschung und Entwicklung

Bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge setzt Porsche nicht nur auf die traditionellen Stärken seiner Modelle wie eine hohe Fahrdynamik und die überragende Sportlichkeit, sondern auch auf einen deutlich verminderten Verbrauch.

Das Forschungs- und Entwicklungszentrum Weissach fuhr im Berichtsjahr mit höchsten Drehzahlen. Die Ingenieure unterzogen nicht nur eine Vielzahl von Prototypen des neuen Gran Turismo Panamera einem harten Testprogramm – in allen Baureihen von Porsche kamen neue Modelle auf die Straße oder standen unmittelbar vor dem Serienstart.

Für die Sportwagen 911 Carrera, Boxster und Cayman entwickelten die Ingenieure vollkommen neue Antriebsstränge: Die hochmodernen Motoren mit Benzin-Direkteinspritzung und das neue Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) sorgen in den neuen Modellen jeweils gleichzeitig für eine gesteigerte Leistung und einen deutlich geringeren Verbrauch. Die Angebotspalette in der Baureihe Cayenne wurde sowohl um den kraftvollen Turbo S als auch um die Neuauflage der Rallye-Version Transsyberia erweitert. Darüber hinaus verdeutlichte Porsche durch den Einsatz von Prototypen des Cayenne Hybrid, wie weit die Entwicklung dieser ganz besonders umweltfreundlichen Variante bereits gediehen ist.

Einen weiteren wichtigen Bereich der Entwicklung stellt die Optimierung von Prozessen und Abläufen dar. Ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess gewährleistet, dass die Entwicklung in Bezug auf Inhalte, Schnelligkeit, Flexibilität und Kosteneffizienz auch in Zukunft optimal arbeitet.

### **Der Elfer ist effizienter denn je**

Der Einsatz modernster Technologien ermöglichte in der siebten Generation des Klassikers 911 einen Entwicklungssprung. Erstmals sorgt bei den Sportwagen von Porsche ein Boxermotor, der über eine Benzin-Direkteinspritzung verfügt, für den Antrieb. Die neuen Aggregate verbessern die ohnehin sehr gute Effizienz ihrer Vorgänger nochmals erheblich. So steigt die Leistung beim 3,6 Liter-Motor um mehr als sechs Prozent. Bei dem 3,8 Liter-Motor des Carrera S macht das Leistungsplus 8,5 Prozent aus. In Pferdestärken ausgedrückt legt der 3,6-Liter-Motor um 20 auf nun 345 PS (254 kW) zu. Der S-Motor erreicht ein Leistungsplus von 30 auf 385 PS (283 kW).

Gleichzeitig – und das ist der Clou der neuen Antriebe – unterschreitet der neue 911 Carrera mit Automatikgetriebe beim Verbrauch mit durchschnittlich 9,8 Liter pro 100 Kilometer beziehungsweise 9,9 Liter beim Cabriolet sogar die Zehn-Liter-Marke. Beim 911 Carrera S mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) beträgt der Kraftstoffverbrauch nach dem „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) 10,2 (beim Cabriolet: 10,3) Liter.

Die Benzin-Direkteinspritzung der neuen Carrera-Motoren ist für einen homogenen Betrieb ausgelegt. Das heißt, im Betrieb wird ein möglichst gleichmäßiges Kraftstoff-Luft-Gemisch angestrebt. Dadurch ist eine optimale Verbrennung mit gleichbleibend niedrigen Emissionen gewährleistet, und es gibt keine speziellen Anforderungen an die Kraftstoffqualität. Eine neue Sauganlage mit zwei Einzel-Rundfiltern optimiert das Drehmoment und die Motorleistung. Die neuen Luftfilter müssen darüber hinaus nur noch alle 90.000 Kilometer gewechselt werden, statt wie beim Vorgängermodell erstmals bei 60.000 Kilometern. Ein wesentliches Element der kompletten Weiterentwicklung des Boxermotors stellt die Integration der Einspritzdüsen in die Zylinderköpfe dar. Kurbelwelle und Geometrie der Brennräume, die Öl- und Wasserpumpe sowie der gesamte Saugbereich wurden ebenfalls neu konstruiert.

Ein vergleichsweise niedriges Gewicht zählte in der mehr als 40jährigen Tradition dieser Sportwagen-Baureihe stets zu ihren Trümpfen. Deshalb haben die Entwicklungsingenieure der Gewichtsreduzierung erneut einen sehr hohen Stellenwert beigemessen. Trotz ihrer aufwändigen Technik wiegen die neuen Triebwerke rund sechs Kilogramm weniger als ihre Vorgänger. Ein zweiteiliges Kurbelgehäuse mit integrierten Kurbelwellenlagern ersetzt zum Beispiel den bisher vierteiligen Block mit separatem Kurbelwellenlagergehäuse. Gleichzeitig erhöhten die Entwickler die thermische und mechanische Robustheit des Motors, indem sie die Konstruktion der Zylinder veränderten. Das wirkt sich insbesondere in einer noch höheren Formstabilität aus. Dank des Einsatzes hochbelastbarer Steuerketten kann die Zwischenwelle entfallen, wodurch die bewegte Masse und damit das Motorgewicht reduziert wird.

Wie bisher beherbergt der Zylinderkopf die von Porsche entwickelte Nockenwellenverstellung VarioCam Plus, mit der sich einerseits ein Optimum an Leistung und Drehmoment erzielen lässt, andererseits aber auch der Kraftstoffverbrauch, das Emissionsverhalten sowie die Laufkultur des Motors verbessert werden. Um die Spontaneität und die Wirtschaftlichkeit weiter zu steigern, wurden die Profile der Ein- und Auslassnockenwellen neu abgestimmt. Kleinere Dimensionen und das geringere Gewicht der schnell bewegten Stößel reduzieren die Massenträgheit und ermöglichen höhere Drehzahlen.

Ein weiterer Schritt zur Steigerung der Effizienz der neuen Motoren ist die Optimierung des Ölhaushalts. Damit wird einerseits die Ölversorgung selbst bei voller Ausnutzung der höheren Quer- und Längsbeschleunigungen gewährleistet, andererseits werden Reibleistungs- und Antriebsverluste weiter verringert. Der Ölkreislauf besteht aus einem System mit vier Saugpumpen und erstmals einer elektronisch geregelten Druckölpumpe. Das Motormanagement passt die Förderleistung jederzeit dem aktuellen Bedarf an.

### **Pionier der Doppelkupplung**

Erstmals setzt Porsche in einem Seriensportwagen ein Doppelkupplungsgetriebe (PDK) anstelle des Automatikgetriebes Tiptronic S ein. Im Rennsport hat das Unternehmen damit bereits vor mehr als 20 Jahren als Pionier dieser Technik wertvolle Erfahrungen gesammelt. Die Funktionen des PDK können entweder über Schalttasten in den Lenkradspeichen oder über einen Wählhebel in der Mittelkonsole genutzt werden. Die Herausforderung bei der Entwicklung bestand darin, die hohen Eingangsdrehmomente der Motoren in einem äußerst kompakten Getriebe mit sehr hoher Alltagstauglichkeit, geringen Leistungsverlusten und einem niedrigen Gewicht zu verbinden. Die neuen Fahrzeuge sind darüber hinaus mit einem Assistenten zum Anfahren am Berg ausgestattet, ohne dass die Handbremse betätigt werden muss.

Als Variante bietet Porsche für die neuen Coupé-Modelle 911 Carrera und Carrera S das PASM-Sportfahrwerk an. Es ermöglicht eine weitere Steigerung der Performance bei höherem Fahrkomfort. Anders als bei den Vorgängermodellen lässt sich das Sportfahrwerk nicht nur mit der Schaltgetriebe-Version kombinieren, sondern ist auch mit dem PDK verfügbar. Die neuen Reifen sind speziell für den 911 Carrera abgestimmt, was die Laufleistung und den Kraftstoffverbrauch verringert.

Durch konsequente Anwendung modernster Technologien wurden auch die Wartungsumfänge reduziert, Carrera und Carrera S müssen erstmals nach 30.000 Kilometern oder nach zwei Jahren zur Zwischenwartung. Der niedrige Kraftstoffverbrauch des 911 sowie die Erfüllung der EU5-Abgasnorm in Europa und der LEV II-Vorschriften in den USA wirken sich ebenfalls positiv auf die Unterhaltskosten aus.

### **Kombination aus Dynamik und Effizienz**

Die Neugestaltung der Bugverkleidung spiegelt Dynamik und Effizienz der neuen Modelle wider. Trotz des höheren Bedarfs an Kühlluft und der größeren Außenspiegel bieten die Fahrzeuge eine ausgezeichnete Aerodynamik, denn es war das Ziel der Ingenieure, die Kühlung bei möglichst minimalem Luftwiderstand sicherzustellen. Dazu trägt die vollflächige Unterbodenverkleidung ebenfalls bei, die nur von wenigen Lufteinlässen unterbrochen ist.

Der neue 911 ist an der markanten Bugpartie mit den größeren seitlichen Lufteinlässen und anhand der geänderten Lichttechnik sofort erkennbar. So verfügen alle neuen Elfer jetzt serienmäßig über Bi-Xenon-Scheinwerfer sowie ein neues LED-Tagfahrlicht, das in die Bugverkleidung – jeweils oberhalb der seitlichen Lufteinlässe – integriert ist. Außerdem bietet Porsche erstmals dynamisches Kurvenlicht als Option an. Die LED-Technik wird auch in den neu gestalteten Heckleuchten eingesetzt.

Die Innenausstattung der neuen 911-Generation weist vor allem ein weiterentwickeltes Bedienkonzept auf. Das neue PCM, das Porsche Communication Management, wurde als zentrale Audio- und Kommunikations-Steuereinheit auf höhere Leistung, größeren Funktionsumfang und noch einfachere Handhabung ausgelegt. Es hat deutlich weniger Bedientasten, für die Menü-Führung wurde eine leicht verständliche Darstellung erarbeitet. Das optionale Navigationsmodul mit integrierter 40-GB-Festplatte ermöglicht neben der gewohnten zweidimensionalen eine perspektivische Darstellung.

Nur wenige Wochen nach den 911-Modellen mit klassischem Hinterradantrieb folgten auch die Markteinführungen der Varianten Carrera 4 und Carrera 4S sowie Targa 4 und Targa 4S mit Allradantrieb. In der neuen Generation löst das elektronisch gesteuerte Porsche Traction Management (PTM) den bisherigen Allradantrieb mit Visco-Lamellen-Kupplung ab. Je nach Fahrzeugtyp zeichnen sich die neuen Allrad-Carrera mit bis zu 8,5 Prozent mehr Leistung, reduziertem Kraftstoffverbrauch und bis zu 15,4 Prozent niedrigeren CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Wie die zweiradgetriebenen Modelle verfügen auch die neuen Sportwagen mit Allradantrieb über ein Handschaltgetriebe mit sechs Gängen oder über das neue Porsche Doppelkupplungsgetriebe.

Nach wie vor ist der optische Höhepunkt des 911 Targa ein 1,54 Quadratmeter großes Glasdach. Es lässt sich innerhalb von sieben Sekunden öffnen oder schließen, wobei der vordere Glasdeckel beim Öffnen unter die gläserne Heckklappe gleitet. Vollkommen nach hinten gefahren, misst die Öffnung in der Länge rund einen halben Meter mit einer Fläche von 0,45 Quadratmeter. Glasdach und Heckdeckel sind getönt und schützen auch bei Sommersonne vor UV-Strahlung und zuviel Wärme.

### **RS 60 Spyder erinnert an Rennsiege**

Als Höhepunkt der aktuellen Boxster-Baureihe kam im März 2008 der Boxster RS 60 Spyder auf den Markt. Das auf 1960 Exemplare limitierte Sondermodell erinnert in Farbe, Form, Ausstattung und Philosophie an die Porsche Rennsport-Ära der 60er Jahre. Nach zahlreichen Klassensiegen konnte Porsche mit dem Typ 718 RS 60 Spyder damals die Konkurrenten der größeren Hubraumklassen bezwingen. Im Jahr 1960 gelang den Rennfahrern Hans Herrmann und Olivier Gendebien der erste Gesamtsieg bei dem legendären 12-Stunden-Rennen von Sebring in Florida, USA.

Der Boxster RS 60 Spyder greift den Schwung und den Purismus des erfolgreichen Rennsport-Zweisitzers mit Mittelmotor wieder auf. Die Außenfarbe GT-silbermetallic wird durch den Kontrast zur Naturleder-Innenausstattung in carrerarot und dem roten Verdeck bewusst betont. Eine hochwertige Ausstattung, ein sportlicher Schalthebel, spezielle Prägungen in den Mittelbahnen der Sportsitze und den Türtafelspiegeln sowie auf Lenkradkranz und Handbremshebel unterstreichen das exklusive Ambiente. Eine Sportabgasanlage erhöht die Leistung auf 303 PS (223 kW). Distanzscheiben verstärken die Wirkung der 19-Zoll Sport Design-Räder, das Porsche Active Suspension Management (PASM) sorgt für einen ebenso sportlichen wie komfortablen Fahrgenuss.

### **Erfolgsgeschichte Boxster geht weiter**

Gut zwölf Jahre nach dem Start der Erfolgsgeschichte des Boxster wurde im November 2008 die jüngste Generation der offenen Mittelmotor-Sportwagen der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Antriebe sind Neukonstruktionen, die sowohl mit ihrer Leistung als auch beim Verbrauch Bestwerte für die Baureihe markieren.

Der Motor des Boxster erhält einen größeren Hubraum von 2,9 Litern, so dass sich die Leistung um zehn auf 255 PS (188 kW) verbessert. In Ver-



bindung mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe sorgt der Antrieb sowohl für eine weitere Steigerung der Fahrleistungen als auch der Effizienz und führt damit zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauches und der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Der Boxster S wird von einem völlig neu konzipierten Aggregat angetrieben. Bei einem Hubraum von 3,4 Liter steigt die Leistung um 15 PS auf 310 PS (228 kW). Damit untermauert das Fahrzeug seine herausragende Position im Markt. Garanten hierfür sind die erstmals in einem Boxster S eingesetzte Benzin-Direkteinspritzung und das optional erhältliche Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Die Fahrdynamik lässt sich darüber hinaus durch die mechanische Hinterachs-Quersperre mit asymmetrischer Sperrwirkung weiter optimieren.

Gründlich überarbeitet präsentieren sich auch die neuen Cayman-Modelle. Die Leistung des Cayman beträgt 265 PS (195 kW), die des Cayman S 320 PS (235 kW). Bug und Heck erscheinen im neuen Design straffer und präziser. Die Bugleuchten, die in die äußeren Lufteinlässe integriert sind, haben stabförmige LED-Positionslichter sowie runde Nebelscheinwerfer. Bei der Option Bi-Xenon mit dynamischem Kurvenlicht ersetzen die LED-Tagfahrleuchten die Nebelscheinwerfer. Das Heck wirkt durch die elegant modellierten LED-Heckleuchten und die filigranen Stege um den Endrohrausschnitt breiter und flacher.

Um Cayman und Cayman S noch sportlicher zu machen, haben die Entwickler einen Aerokit aus aufgesetzten Spoilerlippen für die serienmäßige Bug-

verkleidung und einem festen Heckspoiler konstruiert. Die vorderen Spoilerlippen unterstreichen die optische Präsenz der großen Lufteinlässe in der Frontschürze. Der Heckflügel setzt bereits im Stand Akzente. Die im Windkanal optimierten Komponenten verbessern die Auftriebswerte an Vorder- und Hinterachse weiter und sorgen so für eine noch bessere Fahrstabilität.

#### **Der stärkste Cayenne überhaupt**

Seit Sommer 2008 ergänzt der Cayenne Turbo S mit einer Leistung von 550 PS (404 kW) als neues Topmodell die Baureihe. Die Radhäuser sind stark ausgestellt und lassen das Fahrzeug besonders dynamisch erscheinen. Auch in der Heckansicht ist es als eigenständiges Modell erkennbar. Dafür sind vor allem die Sportendrohre in Vier-Rohr Optik verantwortlich. Der Turbo S ist serienmäßig mit dem aktiven Fahrwerksystem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) ausgestattet. Es registriert die Seitenneigung des Fahrzeugs während der Kurvenfahrt schon im Ansatz und reduziert sie deutlich. Dadurch werden höchste Agilität bei jeder Geschwindigkeit, ein optimales Einlenk- und ein ausgeglichenes Lastwechselverhalten ermöglicht. Wie in den Sportwagen kommt auch beim Cayenne Turbo S die neueste Generation des Porsche Communication Management (PCM) zum Einsatz.

Auf Wunsch ist für alle 8-Zylinder-Modelle des Cayenne die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) erhältlich. Diese aus dem Rennsport stammende Technik gewährleistet eine sehr geringe Wärmedehnung auch bei extremer Beanspruchung. Darüber hinaus sind die Keramik-Bremsscheiben korrosionsfrei. Die Bremse spricht bei deutlich

An unsere Aktionäre  
Das Unternehmen  
Der neue Panamera  
Konzernabschluss



reduzierter Pedalkraft schnell und präzise an. Der entscheidende Vorteil der Keramik-Bremsanlage liegt im extrem niedrigen Gewicht der Bremscheiben: Sie wiegen nur die Hälfte der Grauguss-Scheiben.

Porsche ging auch im Jahr 2008 bei der Rallye Transsyberia an den Start. Bereits im Vorjahr hatte der Cayenne S Transsyberia seine hervorragenden Offroad-Qualitäten bei der Rallye unter Beweis gestellt. Für das Rennen im Juli 2008 hat Porsche das in Kleinserie gebaute Fahrzeug optimiert und die Geländegängigkeit sowie die Abstimmung des Fahrwerks verbessert. Die neue Version erhielt einen stärkeren, neu geformten Unterfahrschutz und mehr Bodenfreiheit. Außerdem wurden das Luftfederfahrwerk und das Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) neu ausgelegt. Wie alle Cayenne-Modelle verfügt auch der Cayenne Transsyberia über den permanenten Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM), eine elektrisch betätigte und elektronisch geregelte Lamellenkupplung, die kennfeldgeregelte Längssperre und die Differential Sperre an der Hinterachse. Zur Steigerung der Offroad-Fähigkeiten erhielt der Cayenne S Transsyberia zudem eine Quersperre, die für die Serienfahrzeuge im Offroad-Technikpaket angeboten wird.

#### **Cayenne unter Strom**

Ein Entwicklungsschwerpunkt in Weissach ist der Parallel-Full-Hybrid, der zunächst im Geländewagen Cayenne und später auch in dem neuen Gran Turismo Panamera zum Einsatz kommen wird. Dieser Hybridantrieb, den Porsche gemeinsam mit VW und Audi entwickelt, ermöglicht ein sportliches Fahren bei hoher Alltagstauglichkeit.

Bei dem hochmodernen Parallel-Full-Hybrid ist das Hybridmodul im Cayenne zwischen dem Getriebe und dem Verbrennungsmotor platziert, wo es mit einer Trennkupplung verbunden wird. Die Elektromaschine kann entweder allein – bei moderaten Beschleunigungen – oder mit dem Verbrennungsmotor zusammen betrieben werden. Durch die Wahl der verbrauchsoptimalen Betriebsart sinkt der Kraftstoffverbrauch im städtischen Betrieb um bis zu 30 Prozent und unterschreitet insgesamt die Neun-Liter-Marke pro 100 Kilometer. Dieser Wert ist einzigartig für ein Sports Utility Vehicle dieser Leistungsklasse.

Der Verbrennungsmotor lässt sich bis zu einer Geschwindigkeit von 120 Stundenkilometer „aus-schalten“, so dass Teilstrecken emissionsfrei gefahren werden und die Verbrauchsvorteile des Hybridfahrzeugs auch bei Fahrten auf der Autobahn zum Tragen kommen können. Dennoch wird die Sportlichkeit des Cayenne nochmals gesteigert, denn der Elektromotor kann den Verbrennungsmotor nicht nur vertreten, sondern er kann ihn auch unterstützen. Beschleunigung und Elastizität lassen sich dadurch verbessern.

Das komplizierte Zusammenspiel zwischen Verbrennungsmotor, Elektromaschine und Batterie regelt ein Hybrid-Manager. Dieser erhält alle Fahrinformationen und steuert beide Antriebe in jeder Fahrsituation optimal. Er ist sozusagen ein „Superhirn“, das ständig 20.000 Parameter optimiert. Zum Vergleich: Für eine normale Motorsteuerung reichen 6.000 Parameter. Trotz seiner guten Wirkung galt der Parallel-Full-Hybrid bisher als nicht umsetz-

bar. Die Herausforderung für die Entwicklungsingenieure lag darin, das nahtlose Zusammenwirken von Trennkupplung und Verbrennungsmotor, der vom Hybrid-Manager je nach Fahrzustand zu- oder abgeschaltet wird, sicherzustellen. Die Benzin-Direkteinspritzung erleichtert das schnelle Starten und Abstellen des Verbrennungsmotors.

Beeindruckend ist auch die Leistung der Batterie, die aus 240 Zellen besteht, 69 Kilogramm wiegt und in der Mulde für das Reserverad untergebracht ist, ohne das Volumen des Laderaums einzuschränken. Geladen wird die Batterie während der Fahrt durch die beim Bremsen erzeugte Energie oder durch den Verbrennungsmotor. Da sie beim Auf- und Entladen nicht zu heiß werden darf, wird ihre Temperatur auf unter 40 Grad gekühlt. Daneben müssen Komponenten, die normalerweise vom Verbrennungsmotor abhängig sind – wie Bremskraftverstärker, Servolenkung und Klimaanlage – durch elektrische Aggregate betrieben werden.

Insgesamt wiegt der Cayenne Hybrid zwar 150 Kilogramm mehr als der herkömmliche Cayenne mit V6-Motor – dennoch ist das umweltfreundliche Fahrzeug sparsamer und auch agiler. Der Panamera wird diese Vorteile ganz genauso bieten, wenn er auf Basis des entwickelten Baukastensystems als Parallel-Full-Hybrid angeboten wird.

#### **Panamera im Testprogramm**

Die neue vierte Baureihe, der Panamera, befand sich im Berichtsjahr in der letzten Entwicklungsphase. Im Jahr 2009 kommt der Gran Turismo auf die Straße. Es ist keine Frage, dass ein hoher Anteil der Aktivitäten des Entwicklungszentrums in Weissach auf den Panamera entfielen. Eine Vielzahl von Prototypen wurde getestet und weiter optimiert, damit Porsche auch bei der vierten Baureihe von Beginn der Produktion an eine herausragende Qualität bieten kann.

Die Ingenieure testeten den Panamera sowohl auf den Prüfständen in Weissach als auch auf den unterschiedlichsten Strecken rund um den Erdball. Sie waren unter allen denkbaren Klima- und Straßenverhältnissen unterwegs. Neben den Straßentests liefen die Erprobungen per Rechnersimulation unverändert weiter. Die Ergebnisse hieraus lassen sich sehen. Beispielsweise weist die Fahrzeugstruktur mit Blick auf die passive Sicherheit und die Erfüllung von gesetzlichen Vorgaben ein herausragendes Niveau auf.

Der Entwicklungsstand des Panamera zeigt, dass der neue Gran Turismo bei seiner Markteinführung hinsichtlich Fahrleistungen und Verbrauch, Komfort und Sportlichkeit, Design und Qualität, Raumgefühl und hochwertigem Innenraumambiente keine Wünsche offen lassen wird.

#### **Analyse von Kraftstoffen und Ölen**

Weil Porsche in immer mehr Ländern vertreten ist und die Kraftstoffe unterschiedliche Bio-Bestandteile enthalten, wird die Analyse von Kraftstoffen und Ölen immer wichtiger, um optimale Fahrleistungen und die Qualität der Fahrzeuge sicherzustellen. Deshalb haben die Stuttgarter als einer der ersten deutschen Automobilhersteller im Forschungs- und Entwicklungszentrum in Weissach ein Labor-Informations- und Managementsystem (LIMS) installiert. Es handelt sich um ein EDV-System, das die Prozesskette vom Probeneingang bis zur Speicherung und Bereitstellung der Daten lückenlos abbildet.

Im Geschäftsjahr 2007/08 bearbeiteten Chemiker rund 2.600 Öl- und Kraftstoffproben, dabei erhoben sie etwa 60.000 einzelne Daten. Diese Ergebnisse sind wichtig für die Entwicklung und Erprobung der Motoren, geben sie doch Aufschluss über den Verschleiß und über die Qualität von Kraftstoffen die weltweit in den Fahrzeugen zum Einsatz kommen. In einer einjährigen Erprobungsphase hat das LIMS bewiesen, dass es innovative Möglichkeiten bietet, die umfangreiche Datenmenge effizient zu bearbeiten. Das System steht aber nicht nur für eine bessere Vernetzung und Steuerung der Abläufe im Labor, sondern es ermöglicht auch den Datentransfer in andere Bereiche wie das Antriebs-Informationssystem (AIS) der Motorenentwicklung.

#### **Erlöse mit Schutzrechten und Lizenzen**

Zum Schutz der hochwertigen Ergebnisse aus der Forschung und Entwicklung von Porsche wurden wieder mehr Schutzrechte sowohl für Entwicklungsprojekte als auch für Produktionstechnik angemeldet. Besonderes Augenmerk lag auf den Innovationen der neuen Generation der Baureihe 911 wie dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Auch in Asien wurden zahlreiche Schutzrechte geltend gemacht. Bei Entwicklungsprojekten führt Porsche ein umfassendes Patent-Monitoring durch. Die Lizenzerlöse liegen nach wie vor auf hohem Niveau.









## Motorsport

Der in der American Le Mans Series und im Geschäftsjahr 2007/08 erstmals auch in Europa eingesetzte Sportprototyp RS Spyder beeindruckte mit einer einzigartigen Siegesserie. Aber auch die Rennversionen des 911 fuhren im Gran Turismo-Sport auf vorderste Plätze.

Porsche gilt als der größte Hersteller von Rennfahrzeugen weltweit. Im Geschäftsjahr 2007/08 baute das Unternehmen sein motorsportliches Engagement weiter aus – vom Clubsport bis zum Rennsport mit Prototypen. Für die Saison 2008 wurde die Rekordzahl von 325 Einheiten an Kunden- und Partnerteams ausgeliefert. Porsche unterstützt diese Teams durch die ständige Weiterentwicklung der Fahrzeuge, die Entsendung von Spezialisten zu den Strecken sowie den Einsatz von elf Werksfahrern.

Das Unternehmen gewinnt durch sein Engagement wertvolles Knowhow für die Entwicklung der Serienfahrzeuge. Auf den Rennstrecken bewähren sich neue Technologien unter extremen Bedingungen. Die Sportwagen von Porsche siegen vor einem Millionenpublikum, das gilt allen voran für den Sportprototyp RS Spyder und die Rennversionen des 911. Mit einem internationalen Netz von Markenrennserien hat Porsche ein einzigartiges Sportprogramm für seine Kunden etabliert.

### **RS Spyder sprintet zum Hatrick**

Der in Weissach entwickelte und von den Kundenteams Penske Racing sowie Dyson Racing in der American Le Mans Series eingesetzte Sportprototyp RS Spyder stellte im Jahr 2007 die höchste Rennserie der Welt für Sportwagen auf den Kopf: Werksfahrer gewannen nicht nur in der Klasse „zwei“ für Le Mans Prototypen bei elf von zwölf Rennen, sondern schlugen auch acht Mal die weit aus stärkeren Prototypen der Klasse „eins“.

Damit verteidigten Porsche und Penske alle vier bereits im Jahr 2006 gewonnenen Meistertitel gegen starke Konkurrenz. Dyson Racing brachte 2007 erstmals zwei RS Spyder an den Start und belegte auf Anhieb die Plätze drei und vier. Auf diesen überwältigenden Erfolg reagierte der Ausrichter der American Le Mans Series mit einem veränderten Reglement für 2008. Das Mindestgewicht wurde um 25 auf 800 Kilogramm erhöht.

Doch die Rennabteilung optimierte den RS Spyder über den Winter unter anderem durch die weitere Verbesserung des Motors sowie die Überarbeitung der Aerodynamik und des Antriebsstrangs. Die Detailarbeit erwies sich als wirksam: Mit einem sensationellen Doppelsieg in der Gesamtwertung beim 12-Stunden-Rennen in Sebring starteten Porsche und Penske Racing in die Saison 2008. In einem stark besetzten Feld fuhren die Werkspiloten Timo Bernhard und Romain Dumas zu vier weiteren Klassensiegen. Insgesamt stand das

schnelle Duo neun Mal auf dem Siegerpodest und verteidigte erfolgreich die Fahrermeisterschaft. Acht Porsche Fahrer schafften den Sprung in die Top Ten. Die Herstellertitel für Motor und Chassis blieben bei Porsche, und Penske Racing feierte zum dritten Mal die Team-Meisterschaft.

Zusätzlichen Schub erhielt der Sprint zum Hattrick ab dem fünften Lauf durch einen neuen Rennmotor, der dank Benzin-Direkteinspritzung (DFI) 503 PS leistet. Zugleich verringert die Direkteinspritzung den spezifischen Verbrauch deutlich. Mit dem Triebwerk betrat Porsche technisches Neuland, denn nie zuvor erreichte ein Benzin-Direkteinspritzer ähnlich hohe Drehzahlen. Erst bei 11.000 Touren regelt die Elektronik den Motor ab. Bei der Entwicklung des Rennmotors und der Benzin-Direkteinspritzmotoren der Porsche Straßenfahrzeuge konnten viele Synergien genutzt werden.

#### **Erfolgreiche Premiere in Europa**

Nach zwei überaus erfolgreichen Jahren in den USA debütierte der RS Spyder 2008 in der europäischen Le Mans Series auf eindrucksvolle Weise. Drei Kundenteams brachten je einen Prototypen an den Start und gewannen ihre Klasse bei allen fünf 1.000-Kilometer-Rennen der Saison.

Mit fünf Trainingsbestzeiten durch den ehemaligen Formel 1-Fahrer Jos Verstappen und vier Siegen beherrschte das niederländische Team Van Merksteijn Motorsport das Championat. Bereits beim vorletzten Lauf stand Verstappen als Meister vor drei weiteren Porsche Piloten fest. Seine Mannschaft gewann die Teamwertung vor dem Essex-Team aus Dänemark, das beim Wertungslauf auf dem Hochgeschwindigkeitskurs von Monza gesiegt hatte. Horag Racing aus der Schweiz rundete den Erfolg mit Platz drei ab. Für Porsche endete die erste LMS-Saison mit dem klaren Sieg in der Herstellerwertung.

Sowohl in der amerikanischen ALMS als auch in der europäischen LMS war der von Porsche entwickelte V8 des RS Spyder nicht nur uneinholbar schnell. In beiden Meisterschaften wurde die unübertroffene Verbrauchseffizienz des Rennmotors jeweils durch Sonderauszeichnungen der Veranstalter belohnt.

Auch die Premiere des RS Spyder beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans gelang nach Maß: Der Sportprototyp aus Weissach feierte 2008 beim berühm-

testen Langstreckenrennen der Welt einen Doppelsieg in der LMP2-Klasse. Von den Startplätzen eins und zwei ins Rennen gegangen, kontrollierten Van Merksteijn Motorsport und Essex Racing das Rennen von Beginn an. Nach einer problemlosen und fehlerfreien Fahrt kamen Jos Verstappen, Jeroen Bleekemolen und Peter van Merksteijn als Erste mit acht Runden Vorsprung auf den zweitplatzierten RS Spyder von John Nielsen, Casper Elgaard und Porsche Werksfahrer Sascha Maassen ins Ziel. Bei seiner Siegesfahrt erwies sich der Prototyp in Sachen Umweltfreundlichkeit auch den dieselbetriebenen Fahrzeugen der leistungsstärkeren LMP1-Klasse überlegen und gewann die „Michelin Energy Endurance Challenge Trophy“.

#### **Der 911 brilliert im Gran Turismo-Sport**

Die Rennversionen des 911 fahren im Gran Turismo-Sport seit Jahrzehnten von Sieg zu Sieg. Anders als die Sportprototypen müssen sie eng mit den Serienfahrzeugen verwandt sein. Kundenteams brachten den rund 485 PS starken 911 GT3 RSR, den 911 GT3 Cup S mit 440 PS und den 911 GT3 Cup mit 420 PS in verschiedenen Klassen und Championaten an den Start.

Bei vier der fünf berühmtesten Langstreckenrennen der Welt fuhren Porsche Kundenteams 2008 – teils mit der Unterstützung des Werks – auf das Siegerpodium. Der Höhepunkt war zweifellos der Dreifachsieg beim 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife des Nürburgrings. Mit einem 911 GT3 RSR des Manthey Racing Teams fuhren die Werkspiloten Timo Bernhard, Romain Dumas und Marc Lieb sowie der Manthey-Rennfahrer Marcel Tiemann der Konkurrenz auf und davon. Der dritte Sieg in Folge für Porsche und Manthey Racing wurde durch den zweiten Platz des Schwesterfahrzeugs und einen weiteren 911 auf Rang drei abgerundet.

Auch beim 12-Stunden-Rennen von Sebring in Florida erwies sich der 911 GT3 RSR als unschlagbar. Die Werksfahrer Jörg Bergmeister, Wolf Henzler und Marc Lieb erhöhten auf der US-Strecke den Rekord von Porsche auf 65 Klassensiege. Die Gewinner saßen genauso wie die Zweitplatzierten in einem Fahrzeug des Teams Flying Lizard Motorsports.

Gleich in zwei Klassen konnten Porsche Fahrer beim 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa Francorchamps auftrumpfen. Mit einem 911 GT3 Cup S

holte das in Spa beheimatete Mühlner Motorsport Team den dritten Doppelsieg in Folge in der Klasse für seriennahe Gran Turismo. Bei den stärker modifizierten Sportwagen wurden die Werksfahrer Marc Lieb, Emmanuel Collard und Richard Westbrook nach langer Führung und einigem Rennpech als Zweitplatzierte abgewinkt.

Auf der Traditionsrennstrecke von Daytona in Florida gingen die Plätze zwei und drei nach 24 Stunden an das amerikanische Team „The Racers Group“, das in den beiden 911 GT3 Cup durch die Werkspiloten Richard Westbrook, Emmanuel Collard und Romain Dumas verstärkt wurde.

Ausgerechnet in Le Mans, wo der 911 GT3 1999 beim 24-Stunden-Rennen mit einem Klassensieg debütierte und dann sieben Jahre ungeschlagen blieb, wurden die Kundenteams 2008 von Unfällen und technischen Pannen ausgebremst. Das Felbermayr Proton Team um den Werksfahrer Wolf Henzler rettete noch einen fünften Platz. Dennoch drückten Rennfahrer von Porsche dem Klassiker in Frank-

gewannen mit einem 911 GT3 RSR des amerikanischen Flying Lizard Motorsports Teams die Fahrerwertung. Auf Platz drei beendeten der Porsche Pilot Patrick Pilet und der Amerikaner Johannes van Overbeek, ebenfalls in einem Flying Lizard 911, das Rennjahr. Porsche siegte in der Herstellerwertung, Flying Lizard Motorsports konnte die Teamwertung für sich entscheiden.

In den USA ist die SCCA Pro Racing Speed GT mit rund 50 Fahrern in den Rennwagen von elf verschiedenen Herstellern und Marken 2008 eine der bestbesetzten Meisterschaften für seriennahe GT-Rennwagen. Hier gewann der amerikanische Porsche Routinier Randy Pobst in einem 911 GT3 Cup des K-Pax Racing Teams nach zehn Sprintrennen zum zweiten Mal in Folge den Fahrertitel. Mit James Sofronas und Michael Galati auf den Plätzen vier und fünf schafften zwei weitere Porsche Fahrer den Sprung in die Top Ten.

Erstklassige Leistungen zeigten Porsche Kunden mit dem 911 auch in der europäischen Le Mans



Der Sportprototyp RS Spyder dominierte auf Anhieb seine Klasse bei den 24 Stunden von Le Mans und gewann in der American Le Mans Series erneut die Hersteller-, Fahrer- und Team-Meisterschaft.

reich auch 2008 ihren Stempel auf. Der amerikanische Werkspilot und Vorjahressieger Patrick Long fuhr im 911 GT3 RSR des IMSA Performance Matmut Teams die schnellste Trainingszeit und blieb erstmals in einem GT unter vier Minuten. Im Rennen wiederholte Werksfahrer Jörg Bergmeister auf einem 911 GT3 RSR von Flying Lizard Motorsports diese Leistung. Damit demonstrierten sie, dass sie ohne Unfall und Reparatur auch 2008 das Siegerpodest erreicht hätten.

#### Meisterhaft gegen starke Konkurrenz

Wie bei den Langstreckenrennen erwies sich die Zusammenarbeit von Porsche mit professionellen Kundenteams auch in den Gran Turismo-Meisterschaften als Schlüssel zum Erfolg. So konnten sie in der Klasse GT2 der American Le Mans Series als wichtigster Meisterschaft auftrumpfen. Die Werksfahrer Jörg Bergmeister und Wolf Henzler



Series, wo der Porsche Werksfahrer Marc Lieb mit einem GT3 RSR des privaten Felbermayr-Proton Teams nach fünf 1.000-Kilometer-Rennen als Vizemeister feststand. Lieb löste sich im Cockpit des 485 PS starken Porsche mit dem Australier Alex Davison ab.

In der FIA GT Meisterschaft verstärkten die Werkspiloten Richard Westbrook und Emmanuel Collard das belgische Prospeed Competition Team. Nach dem neunten von zehn Rennen behauptete sich der Brite Westbrook Ende Oktober mit einem 911 GT3 RSR gegen stärkste Konkurrenz auf Gesamttrang drei und hat noch die Chance, die Vizemeisterschaft zu erringen. Sein französischer Kollege liegt auf Position vier.

Die International GT Open, mit 16 Läufen in Spanien und Italien ausgetragen, zieht Spitzenteams aus

ganz Europa an. Als amtierender Meister rangiert Werksfahrer Richard Lietz nach 14 von 16 Rennen Ende Oktober erneut an der Spitze dieser prestigeträchtigen Meisterschaft. Der Österreicher fährt mit dem Italiener Gianluca Roda einen 911 GT3 RSR des Teams Autorlando Sport.

Auf nationaler Ebene rollten bei den deutschen ADAC GT Masters mehr als 50 Fahrer in Gran Turismo-Rennwagen von neun verschiedenen Herstellern und Marken an den Start. Nach drei Siegen und insgesamt sieben Podiumsresultaten bei 14 Rennen hatte Tim Bergmeister mit einem 911 GT3 Cup S des Mühlner Motorsport Teams die Meisterschaft gewonnen.

#### Markenrennserien als Sprungbrett

Porsche baute im Berichtsjahr sein einzigartiges System von Markenrennserien weiter aus. 2008 waren die 420 PS starken, seriennahen Rennwagen vom Typ 911 GT3 Cup in 22 Ländern auf vier Kontinenten im Porsche Mobil1-Supercup, sowie in acht Carrera Cups und vier GT3 Cup Challenges zu sehen.



Sieger auf allen Strecken: Der Porsche GT3 Cup war in 22 Ländern bei Markenpokalrennen am Start. Der Cayenne S Transsyberia kam bei der Rallye von Moskau nach Ulan Bator als Erster ins Ziel.

Bei allen Porsche Cups liefert das Unternehmen die Fahrzeuge, organisiert die Rennen und platziert sie im Rahmen anderer hochklassiger Meisterschaften. So war 2008 erstmals bei jedem Lauf der Formel 1-Weltmeisterschaft auch ein Porsche Rennen zu Gast. Die Markenrennserien sind dabei nicht nur hervorragende Marketinginstrumente oder Business-Plattformen für die engagierten Kundenteams. Sie gelten vielmehr als Einstieg und erste

Herausforderung für künftige Berufsrennfahrer. Es spricht für sich, dass fünf der elf aktuellen Werksfahrer von Porsche den Einstieg in den professionellen Sport mit einem Meistertitel im Mobil1-Supercup oder im Carrera Cup schafften.

#### Cayenne vorn bei der Transsyberia Rallye

Zum dritten Mal in Folge gewann Porsche die Transsyberia Rallye. Am 27. Juli 2008 erreichten sechs Cayenne S Transsyberia nach 14 Tagen das Ziel der wohl härtesten Marathon-Rallye für seriennahe Off-road-Fahrzeuge als Erste. Unter den besten zehn Fahrzeugen waren neun Porsche.

Die 7.000 Kilometer lange Route von Moskau durch Sibirien bis Ulan Bator in der Mongolei enthielt neben Überführungsetappen etliche Sonderprüfungen. Letztere wurden auf Zeit gegen die Stoppuhr gefahren und stellten höchste Anforderungen an Mensch und Material. Häufig war die Prüfung an einem einzigen Tag länger als die gesamte Sonderprüfungsdistanz eines Laufes der aktuellen Rallye-Weltmeisterschaft.



Den Gesamtsieg in dem mit vielen Marathon-Spezialisten sehr stark besetzten Feld sicherte sich souverän das Team France mit Christian Lavieille und Francois Borsotto. Das Team Spain mit Pablo Soler und seiner Beifahrerin Laia Peinado beendete die Rallye auf Rang zwei vor dem Team Germany 1 mit Ex-Europameister Armin Schwarz und Andi Schulz.

An unsere Aktionäre  
Das Unternehmen  
**Der neue Panamera**  
Konzernabschluss

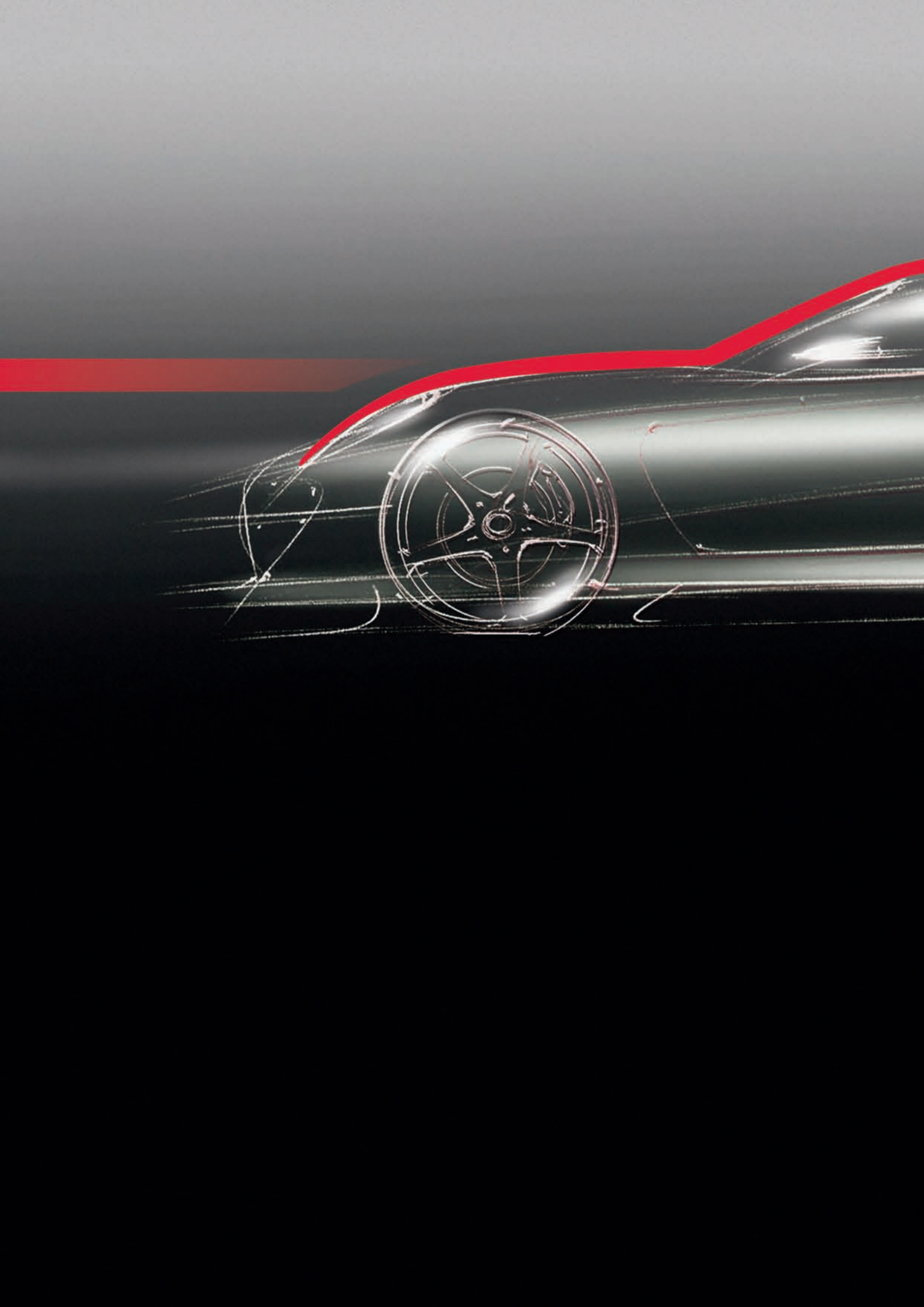


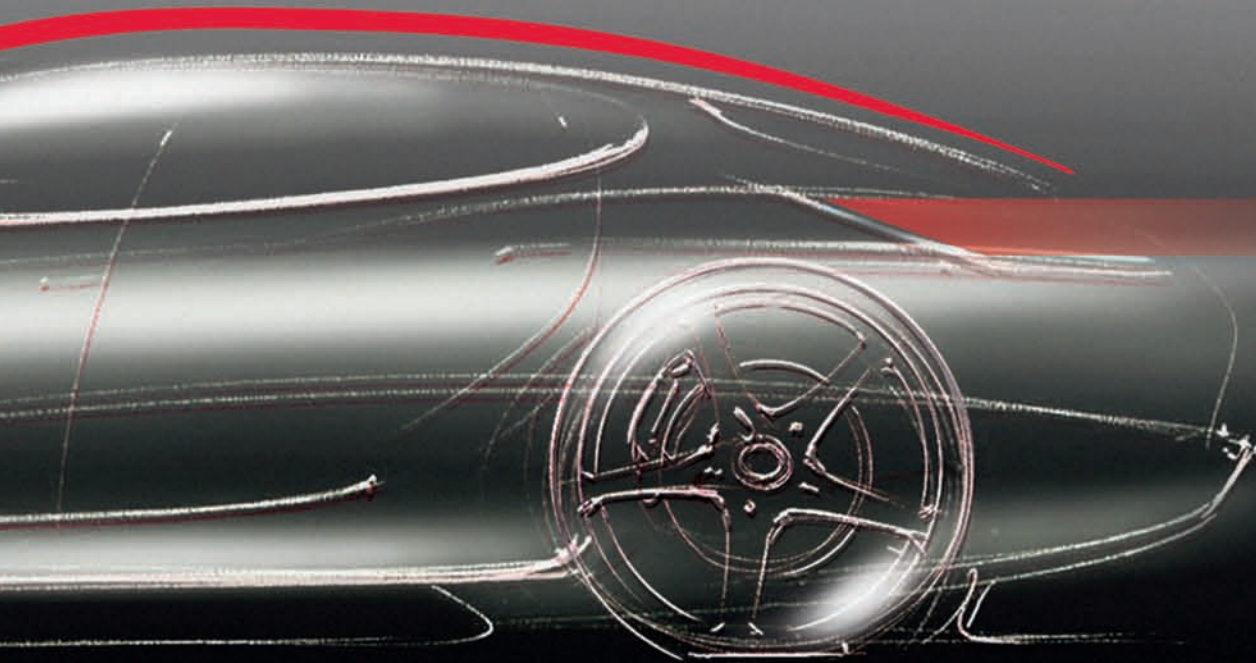
# *Panamera*



Die vierte Dimension

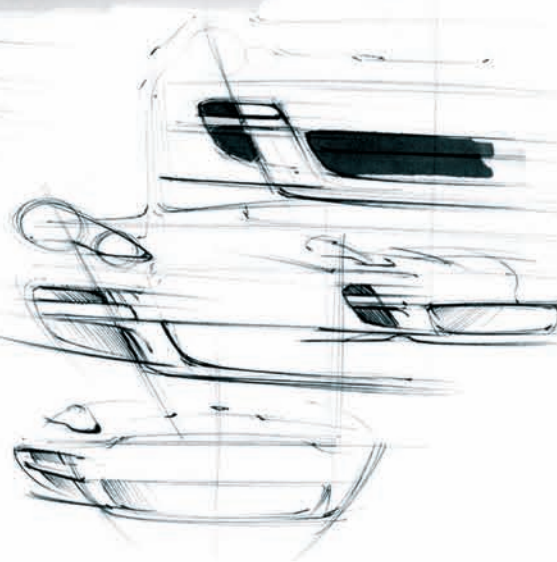
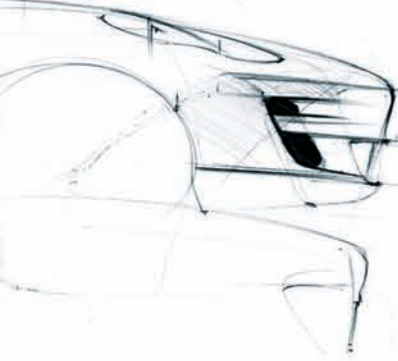
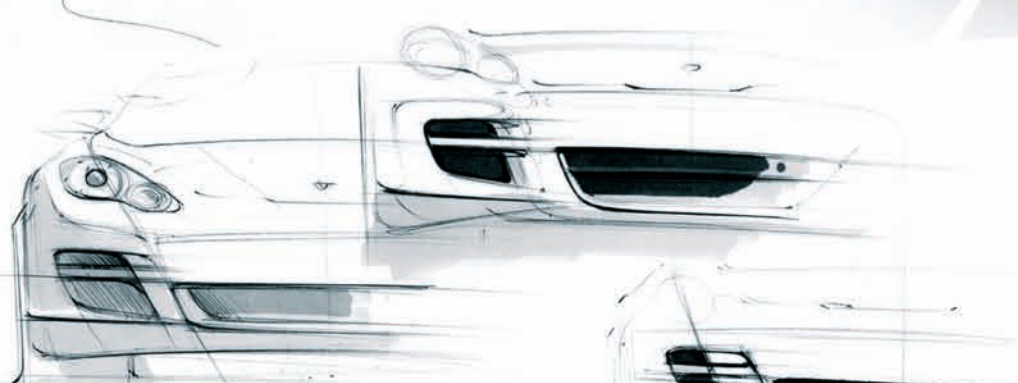
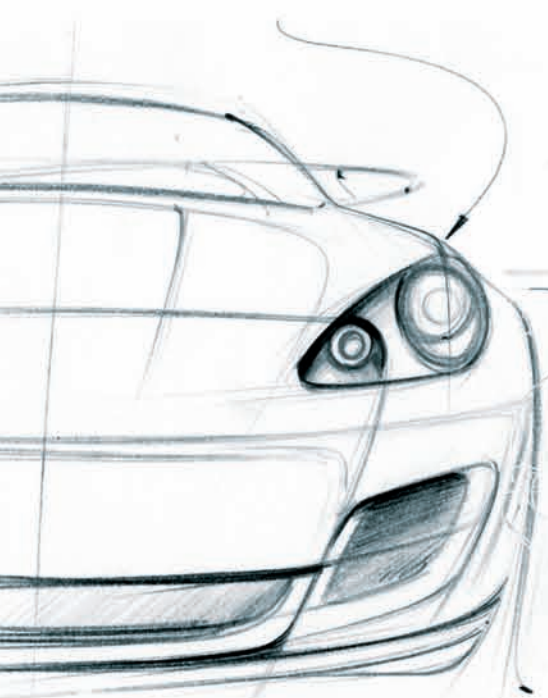
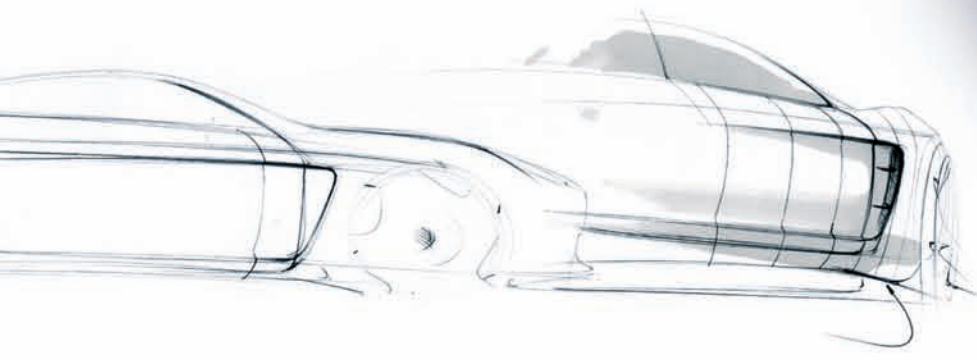
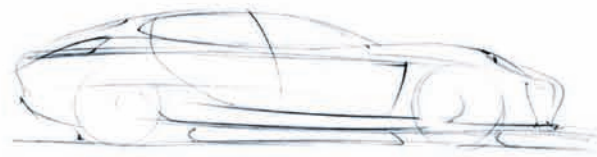






Die Proportionen des Panamera zeigen einen echten Sportwagen

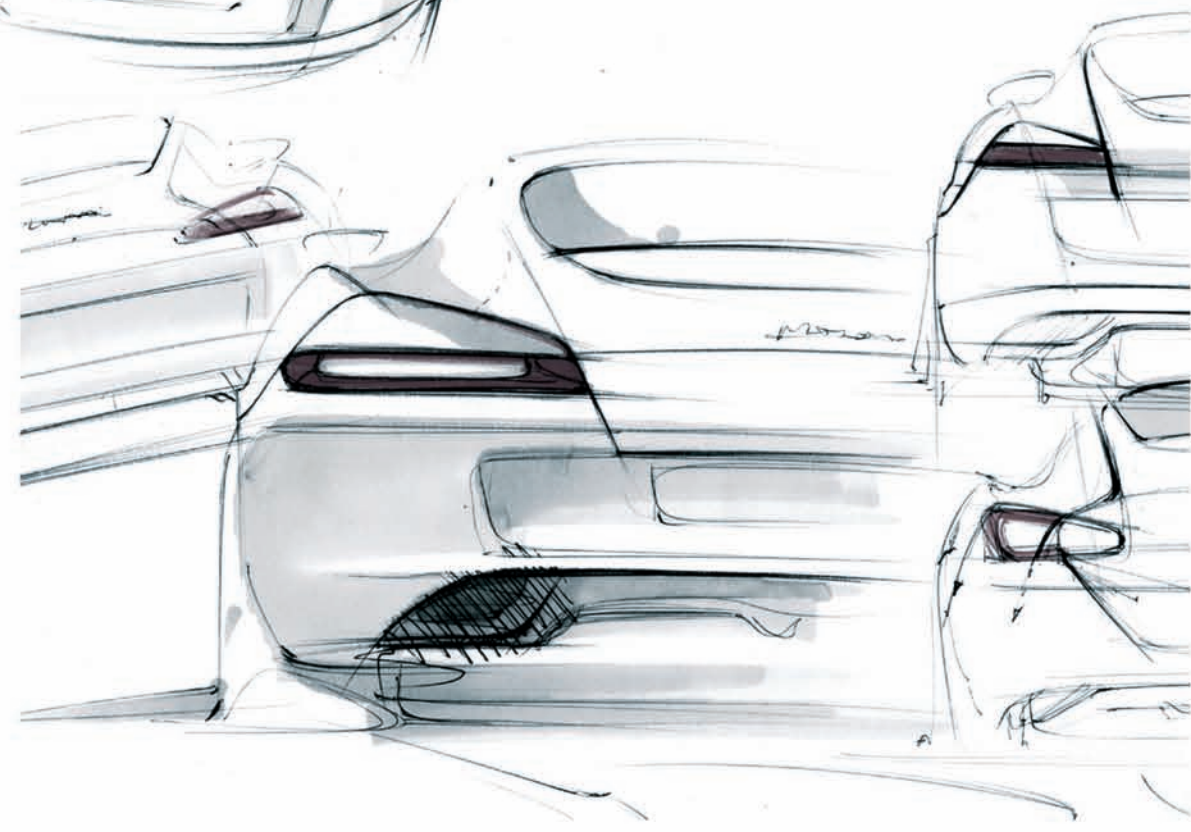
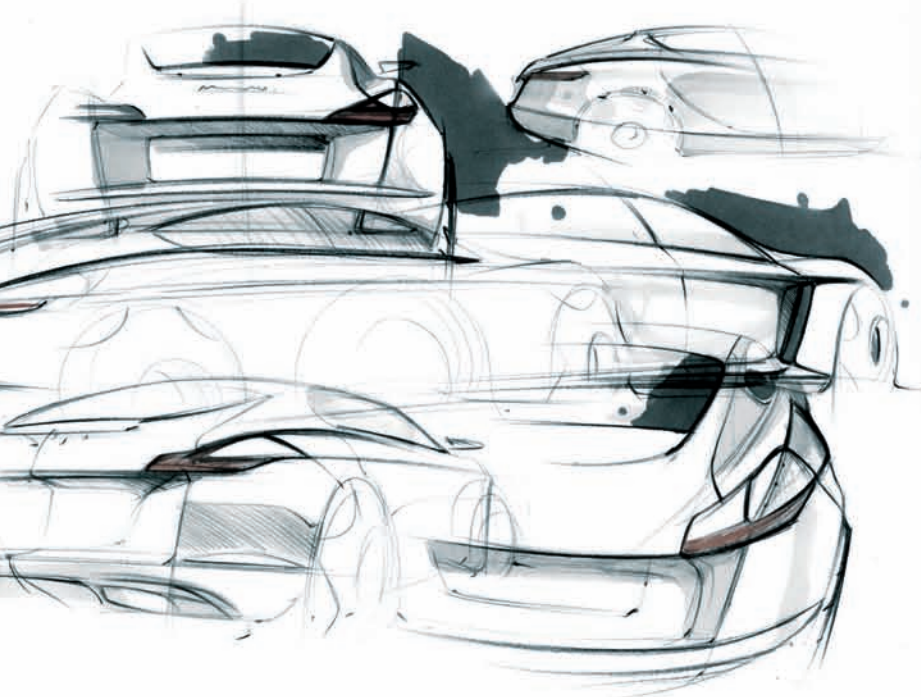
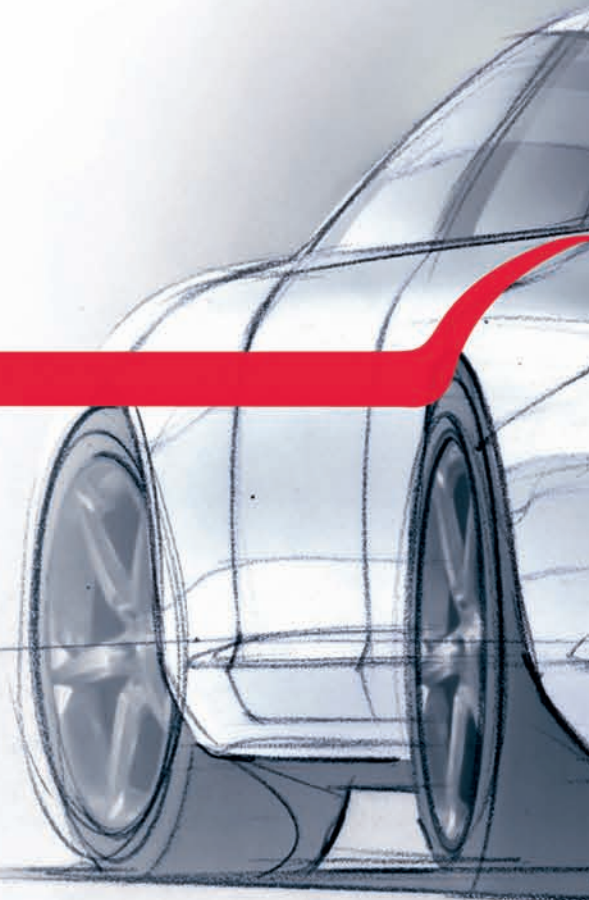
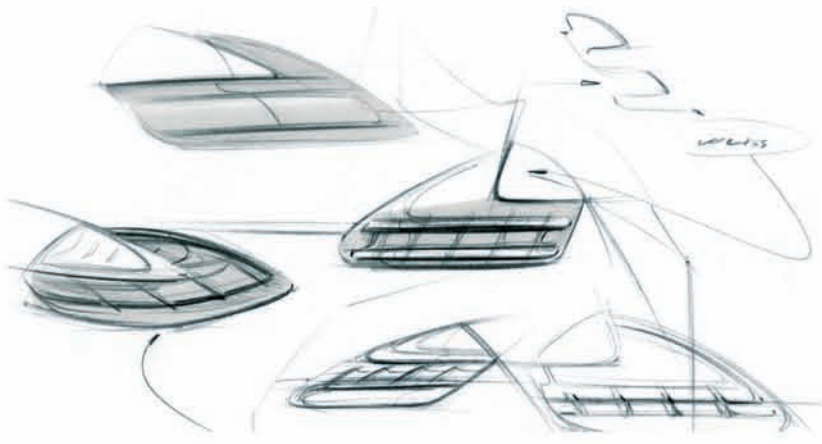
Die Frontpartie ist flach und gestreckt, das Fahrzeugdach ist niedrig und läuft lang nach hinten aus. Das Heck ist Porsche typisch ohne sichtbare Abrisskante. Die Modellierung der Kotflügel betont den kraftvollen Körper.





Der Panamera ist ein Porsche durch und durch

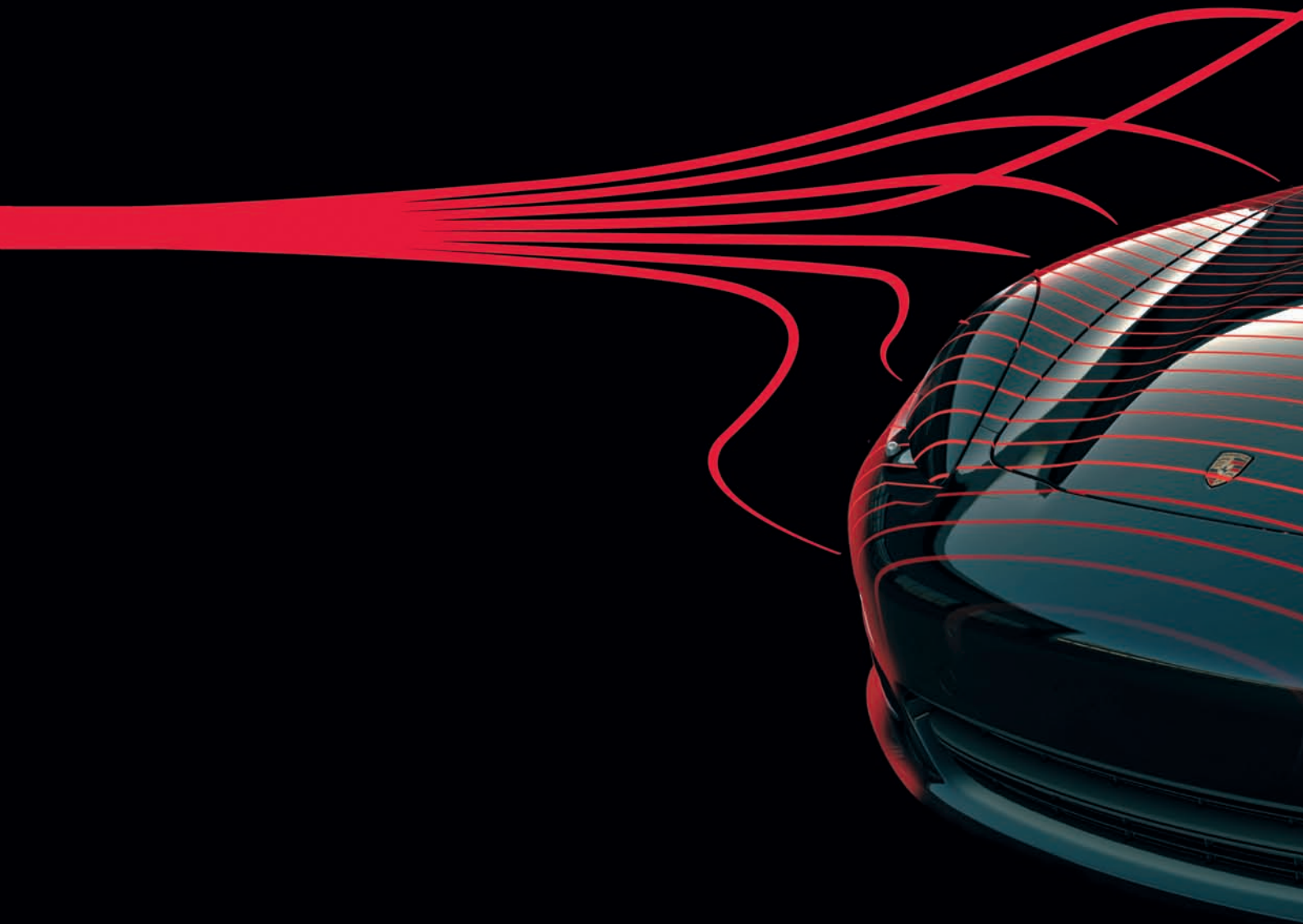
Die typische Formensprache mit flacher Haube und erhöhten Kotflügeln findet in der V-förmigen Deckelfuge und den auffälligen Scheinwerfern ihre Weiterentwicklung. Statt eines konventionellen Kühlergrills hat auch der Panamera einen funktional gestalteten Lufteinlass, der das Leistungspotential des Fahrzeugs unterstreicht.





## Viel Platz für vier Personen mit Gepäck

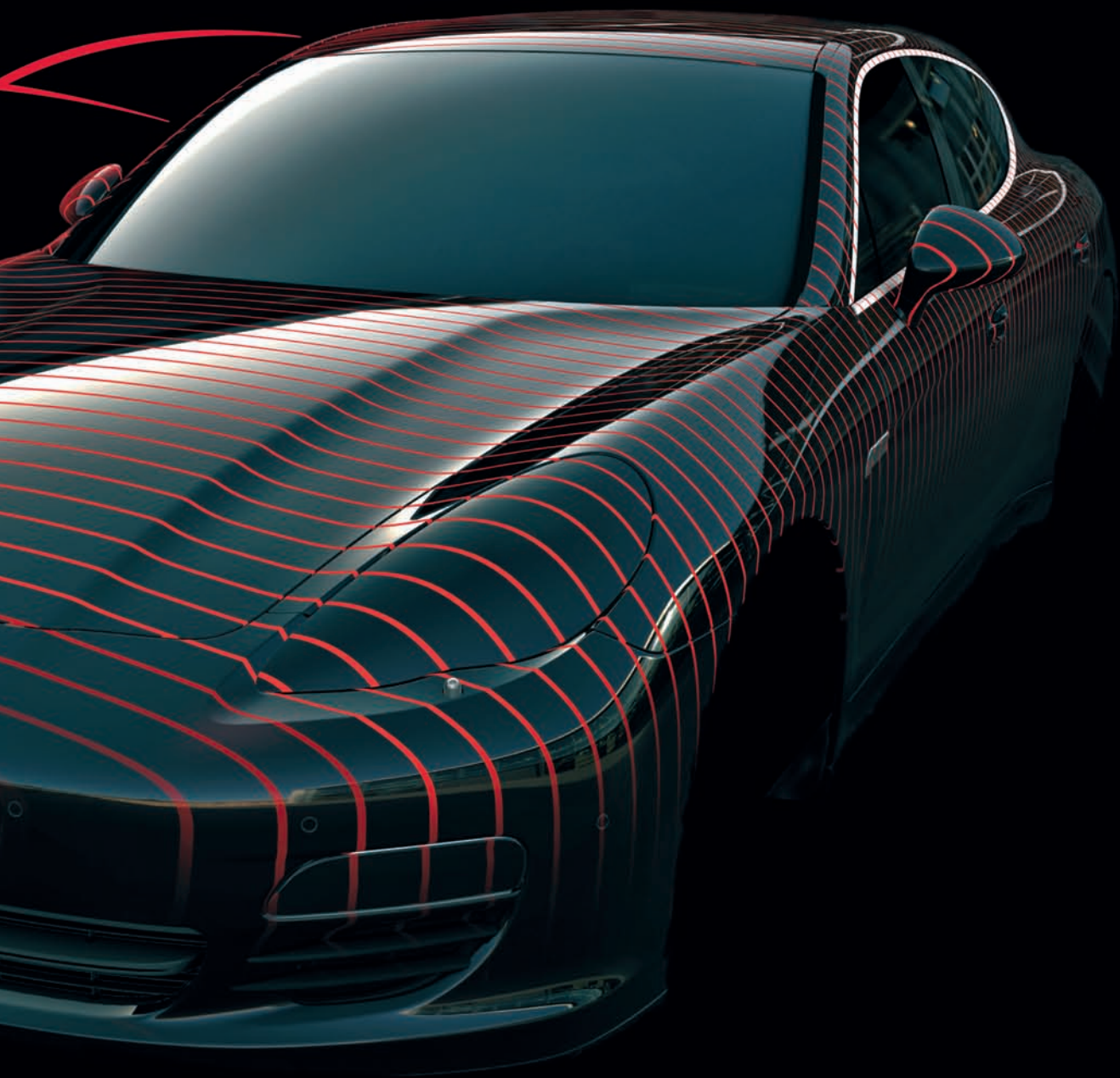
Einzigartig in dem gehobenen Marktsegment ist die Ausformung der Heckpartie. Die ungewöhnlich schmal zulaufende Kabine lässt die großzügigen Platzverhältnisse im Innenraum kaum erahnen. In Verbindung mit dem markanten Kotflügel entsteht die Porsche typische Schulter.



Durch den Panamera wird die Anziehungskraft der Marke Porsche noch stärker

Die Porsche Design DNA zieht sich wie ein roter Faden durch die Form des Panamera und zeichnet bei aller Innovation für die unmissverständliche visuelle Botschaft verantwortlich: der Panamera ist ein Porsche.

Das Fahrzeug wird die Marke in der Premiumklasse weiter stärken.





An unsere Aktionäre  
Das Unternehmen  
**Der neue Panamera**  
Konzernabschluss







Konzernabschluss 2007/08

Porsche Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung  
für die Zeit vom 1. August 2007 bis 31. Juli 2008

T€	Anhang	2007/08	2006/07
Umsatzerlöse	[1]	<b>7.466.403</b>	7.367.876
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	[2]	<b>311.285</b>	162.217
<b>Gesamtleistung</b>		<b>7.777.688</b>	7.530.093
Sonstige betriebliche Erträge	[3]	<b>19.773.026</b>	7.264.416
Materialaufwand	[4]	<b>- 4.169.561</b>	- 3.659.520
Personalaufwand	[5]	<b>- 1.358.473</b>	- 1.264.325
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	[14], [15], [17]	<b>- 569.372</b>	- 531.712
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[6]	<b>- 13.743.695</b>	- 4.600.099
Ergebnis vor Finanzergebnis		<b>7.709.613</b>	4.738.853
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[7]	<b>1.007.266</b>	1.223.164
Finanzierungsaufwendungen	[8]	<b>- 548.308</b>	- 272.232
Übriges Finanzergebnis	[9]	<b>400.429</b>	167.215
<b>Finanzergebnis</b>		<b>859.387</b>	1.118.147
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>8.569.000</b>	5.857.000
Ertragsteuern	[10]	<b>- 2.177.000</b>	- 1.615.000
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>6.392.000</b>	4.242.000
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	[11]	<b>13.561</b>	- 10.519
davon Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber	[12]	<b>87.810</b>	55.556
davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	[12]	<b>6.290.629</b>	4.196.963
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	[12]	<b>35,94</b>	23,98
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	[12]	<b>35,95</b>	23,99

## Porsche Konzernbilanz zum 31. Juli 2008

T€		Anhang	31. 7. 2008	31. 7. 2007
<b>Aktiva</b>	Immaterielle Vermögenswerte	[14]	<b>359.062</b>	263.526
	Sachanlagen	[15]	<b>1.668.365</b>	1.378.435
	At Equity bewertete Anteile	[16]	<b>8.129.849</b>	7.059.333
	Übrige Finanzanlagen	[16]	<b>63.722</b>	67.584
	Vermietete Vermögenswerte	[17]	<b>947.119</b>	990.979
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[19]	<b>2.679</b>	20.772
	Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[20]	<b>1.301.256</b>	1.321.635
	Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[21]	<b>732.104</b>	285.662
	Ertragsteuerforderungen	[22]	<b>57.360</b>	63.598
	Wertpapiere	[23]	<b>1.020.716</b>	1.014.573
	Aktive Latente Steuern	[10]	<b>94.657</b>	75.114
	<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>14.376.889</b>	12.541.211
	Vorräte	[18]	<b>757.004</b>	625.209
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[19]	<b>264.775</b>	245.136
	Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[20]	<b>471.845</b>	459.879
	Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[21]	<b>19.299.524</b>	5.604.442
	Ertragsteuerforderungen	[22]	<b>34.522</b>	27.262
	Wertpapiere	[23]	<b>3.383.226</b>	1.419.185
	Flüssige Mittel	[24]	<b>6.989.501</b>	2.410.066
	<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>31.200.397</b>	10.791.179
		<b>45.577.286</b>	23.332.390	
<b>Passiva</b>	Gezeichnetes Kapital	[25]	<b>175.000</b>	45.500
	Kapitalrücklage	[25]	<b>121.969</b>	121.969
	Gewinnrücklagen	[25]	<b>14.829.941</b>	8.545.785*
	Währungsumrechnung	[25]	<b>- 60.627</b>	- 42.205*
	<b>Eigenkapital vor Anteilen anderer Gesellschafter</b>	[25]	<b>15.066.283</b>	8.671.049
	Hybridkapital	[25]	<b>1.779.763</b>	809.977
	<b>Eigenkapital</b>		<b>16.846.046</b>	9.481.026
	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[26]	<b>776.553</b>	719.476
	Sonstige Rückstellungen	[27]	<b>650.036</b>	624.234
	Passive Latente Steuern	[10]	<b>1.014.973</b>	612.826
	Finanzverbindlichkeiten	[28]	<b>3.488.699</b>	3.539.237
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[29]	<b>5.556</b>	7.480
	Sonstige Verbindlichkeiten	[30]	<b>47.368</b>	67.007
	<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>5.983.185</b>	5.570.260
	Steuerrückstellungen	[27]	<b>2.007.629</b>	896.643
	Sonstige Rückstellungen	[27]	<b>1.190.200</b>	1.161.098
Finanzverbindlichkeiten	[28]	<b>12.897.337</b>	3.010.024	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[29]	<b>581.318</b>	505.183	
Sonstige Verbindlichkeiten	[30]	<b>6.071.571</b>	2.708.156	
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>22.748.055</b>	8.281.104	
		<b>45.577.286</b>	23.332.390	

\* Angepasst: Die Unterschiede aus der Währungsumrechnung aus at Equity bewerteten Anteilen wurden von den Gewinnrücklagen in die Währungsumrechnung umgegliedert.

## Porsche Konzern-Kapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. August 2007 bis 31. Juli 2008

T€	2007/08	2006/07
<b>1. Operativer Bereich</b>		
Ergebnis nach Steuern	<b>6.392.000</b>	4.242.000
Abschreibungen	<b>569.372</b>	531.712
Veränderungen der Pensionsrückstellungen	<b>59.265</b>	61.196
<b>Cashflow</b>	<b>7.020.637</b>	4.834.908
Veränderung der Steuerrückstellungen und der Sonstigen Rückstellungen	<b>1.177.693</b>	807.286
<b>Erweiterter Cashflow</b>	<b>8.198.330</b>	5.642.194
Veränderung der Latenten Steuer	<b>236.456</b>	479.956
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	<b>- 3.841.515</b>	- 2.917.150
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten	<b>- 78.517</b>	- 78.594
Erhaltene Dividenden aus at Equity bewerteten Anteilen	<b>160.411</b>	111.093
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	<b>- 12.497.372</b>	- 3.029.103
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (ohne Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen)	<b>4.945.785</b>	1.686.288
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>- 2.876.422</b>	1.894.684
<b>2. Investitionsbereich</b>		
Einzahlungen aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten	<b>416.923</b>	456.364
Einzahlungen aus dem Verkauf von Händlerbetrieben abzüglich abgegangener Zahlungsmittel	<b>11.211</b>	4.768
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	<b>- 1.358.104</b>	- 1.204.745
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen	<b>- 21.854</b>	- 2.676.450
Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen und Händlerbetrieben abzüglich erworbener Zahlungsmittel	<b>90.449</b>	0
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	<b>- 122.239</b>	- 132.314
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit	<b>- 983.614</b>	- 3.552.377
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	<b>- 2.076.222</b>	317.210
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit einschließlich Geldanlagen in Wertpapiere</b>	<b>- 3.059.836</b>	- 3.235.167

T€		2007/08	2006/07
<b>3. Finanzierungsbereich</b>	Auszahlungen an Aktionäre	- 384.475	- 156.975
	Auszahlungen an außenstehende Gesellschafter	- 1.260	- 1.008
	Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	- 2.131.833	0
	Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen	0	- 303.192
	Auszahlungen an Hybridkapitalgeber	- 79.016	- 56.077
	Auszahlungen aus Aktienoptionsgeschäften	- 410.865	- 187.090
	Kapitaleinzahlungen	958.810	0
	Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	12.083.623	2.034.902
	Einzahlungen aus Aktienoptionsgeschäften	392.451	321.951
	Einzahlungen aus Sonstigen Finanzverbindlichkeiten	99.403	115.672
	<b>Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>10.526.838</b>	1.768.183
<b>4. Finanzmittelbestand</b>	Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	4.590.580	427.700
	Wechselkursbedingte Wertänderung des Finanzmittelbestandes	- 11.145	- 6.184
	Finanzmittelbestand am 1. 8. 2007 bzw. 1. 8. 2006	2.410.066	1.988.550
	<b>Finanzmittelbestand am 31. 7. 2008 bzw. 31. 7. 2007</b>	<b>6.989.501</b>	2.410.066
<b>Darstellung Bruttoliquidität</b>	Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	6.989.501	2.410.066
	Wertpapiere	4.403.942	2.433.758
	<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>11.393.443</b>	4.843.824

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangsangabe [13] erläutert.



## Porsche Konzern-Eigenkapitalspiegel für die Zeit vom 1. August 2007 bis 31. Juli 2008

T€	Gewinnrücklagen				
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Angesammelte Gewinne <sup>1</sup>	Kumuliertes übriges Eigenkapital Marktbewertung Wertpapiere	Cashflow Hedges
<b>Stand am 31. 7. 2006</b>	45.500	121.969	4.288.995	699	113.006
Währungsänderung			- 20.220		
Unterschiede Währungsumrechnung					
At Equity bewertete Anteile <sup>1</sup>			- 29.107	- 23.250	79.565
Finanzinstrumente gemäß IAS 39				26.260	131.316
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen				9.083	- 69.069
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge			- 49.327	12.093	141.812
Ergebnis nach Steuern			4.196.963		
Gesamtergebnis der Periode			4.147.636	12.093	141.812
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber					
Dividendenzahlung <sup>2</sup>			- 156.975		
Andienungsrechte Minderheiten			1.608		
Latente Steuern auf Andienungsrecht Minderheiten			- 3.089		
<b>Stand am 31. 7. 2007</b>	45.500	121.969	8.278.175	12.792	254.818
Währungsänderung			- 68.231		
Unterschiede Währungsumrechnung					
At Equity bewertete Anteile			2.589	- 39.111	324.317
Finanzinstrumente gemäß IAS 39				- 50.431	584.759
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen				3.046	- 254.383
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge			- 65.642	- 86.496	654.693
Ergebnis nach Steuern			6.290.629		
Gesamtergebnis der Periode			6.224.987	- 86.496	654.693
Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln	129.500		- 129.500		
Aufnahme Hybridkapital					
Kapitalbeschaffungskosten Hybridkapital					
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber					
Dividendenzahlung <sup>3</sup>			- 384.475		
Andienungsrechte Minderheiten			3.944		
Latente Steuern auf Andienungsrecht Minderheiten			1.003		
<b>Stand am 31. 7. 2008</b>	175.000	121.969	13.994.134	- 73.704	909.511

<sup>1</sup> Die Unterschiede aus der Währungsumrechnung aus at Equity bewerteten Anteilen wurden von den Gewinnrücklagen in die Währungsumrechnung umgegliedert.

<sup>2</sup> Ausschüttung einer Dividende von 5,94 € + 3,00 € je Stammaktie; insgesamt 78.225.000 €  
Ausschüttung einer Dividende von 6,00 € + 3,00 € je Vorzugsaktie; insgesamt 78.750.000 €

<sup>3</sup> Ausschüttung einer Dividende von 6,94 € + 15,00 € je Stammaktie; insgesamt 191.975.000 €  
Ausschüttung einer Dividende von 7,00 € + 15,00 € je Vorzugsaktie; insgesamt 192.500.000 €

Währungs- umrechnung <sup>1</sup>	Eigenkapital vor Anteilen anderer Gesellschafter	Hybridkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern- eigenkapital
- 42.179	4.527.990	809.977	0	5.337.967
	- 20.220			- 20.220
- 1.891	- 1.891		- 249	- 2.140
1.865	29.073			29.073
	157.576			157.576
	- 59.986			- 59.986
- 26	104.552	0	- 249	104.303
	4.196.963	55.556	- 10.519	4.242.000
- 26	4.301.515	55.556	- 10.768	4.346.303
	0	- 55.556		- 55.556
	- 156.975			- 156.975
	1.608		10.768	12.376
	- 3.089			- 3.089
- 42.205	8.671.049	809.977	0	9.481.026
	- 68.231			- 68.231
- 11.542	- 11.542		- 274	- 11.816
- 6.880	280.915			280.915
	534.328			534.328
	- 251.337	10.976		- 240.361
- 18.422	484.133	10.976	- 274	494.835
	6.290.629	87.810	13.561	6.392.000
- 18.422	6.774.762	98.786	13.287	6.886.835
	0			0
	0	1.000.000		1.000.000
	0	- 41.190		- 41.190
	0	- 87.810		- 87.810
	- 384.475			- 384.475
	3.944		- 13.287	- 9.343
	1.003			1.003
- 60.627	15.066.283	1.779.763	0	16.846.046

## Porsche Konzernanhang zum 31. Juli 2008

### ■ Grundlagen und Methoden

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“) ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Der Unternehmensgegenstand der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften („Porsche Konzern“) ist die Herstellung und der Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art sowie von Teilen und Baugruppen für solche und andere technische Erzeugnisse. Des Weiteren gehören zum Unternehmensgegenstand die Durchführung von Entwicklungsarbeiten und Konstruktionen, insbesondere im Bereich des Fahrzeug- und Motorenbaus, die Beratung auf dem Gebiet der Entwicklung und Fertigung und alle sonstigen Tätigkeiten, die damit in technischer oder wirtschaftlicher Beziehung stehen, einschließlich der Verwertung von gewerblichen Schutzrechten. Ein weiterer Tätigkeitsbereich des Konzerns sind die Finanzdienstleistungen. Dieser Bereich umfasst das Finanzierungs- und Leasinggeschäft für Kunden und Händler.

Der Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Juli 2008 wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Es werden die am Abschlussstichtag anzuwendenden Standards des International Accounting Standards Board (IASB), London, sowie die für das Geschäftsjahr gültigen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) berücksichtigt. Die Anforderungen der angewandten Standards und Interpretationen wurden vollständig erfüllt. Der Abschluss vermittelt damit ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche Konzerns.

Der Konzernabschluss entspricht in der vorliegenden Fassung der Vorschrift des § 315a HGB. Sie bildet die Rechtsgrundlage für die Konzernrechnungslegung nach internationalen Rechnungslegungsstandards in Deutschland zusammen mit der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards.

Das Geschäftsjahr des Porsche Konzerns umfasst den Zeitraum vom 1. August eines Jahres bis zum 31. Juli des Folgejahres. Die Konzernwährung lautet auf Euro. Die Angaben im Anhang erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Tausend Euro (T€).

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Porsche SE wurde durch Beschluss vom 20. Oktober 2008 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben.

### ■ Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Porsche SE sind alle Unternehmen einbezogen, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen und hieraus Nutzen zu ziehen („Control“-Verhältnis). Zu dem Zeitpunkt, zu dem die Möglichkeit der Beherrschung erlangt wird, erfolgt die erstmalige Einbeziehung. Sie endet, wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Neben der Porsche SE gehören zum Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen 23 inländische (Vorjahr 21) und 62 ausländische (Vorjahr 54) Tochterunternehmen, einschließlich Wertpapier-spezialfond.

Die im Geschäftsjahr 2007/08 neu gegründeten Gesellschaften Porsche Central Eastern Europe s.r.o., Prag, Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin, Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Berlin, Porsche Hong Kong Limited, Hongkong, Porsche Holding Finance plc., Dublin,

Porsche Schweiz AG, Zug, Porsche Financial Services Russland OOO, Moskau, Porsche Financial Services Schweiz AG, Zug/Steinhausen, sowie die Mieschke Hofmann und Partner (Schweiz) AG, Zürich, werden erstmals konsolidiert. Diese Veränderungen im Konsolidierungskreis sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht wesentlich.

Der Konzern hat am 1. August 2007 die Porsche Niederlassung Berlin GmbH und die Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH neu gegründet und zu den Niederlassungen die beiden Berliner Händlerbetriebe der Eduard-Winter-Gruppe mit Wirkung vom 1. September 2007 vollständig erworben. Zudem hat der Konzern am 31. Juli 2008 die Porsche (China) Motors Limited, Guangzhou, China, als Importeursbetrieb über die Tochtergesellschaft Porsche Hong Kong erworben, an der andere Gesellschafter in Höhe von 25% beteiligt sind. Die Erwerbe sind einzeln betrachtet für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht wesentlich.

Die Erwerbe wurden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Das Ergebnis der Porsche Niederlassung Berlin GmbH und der Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH für den Zeitraum von 11 Monaten seit dem Erwerbszeitpunkt wurde im Konzernabschluss berücksichtigt. Die beizulegenden Zeitwerte der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden der erworbenen Berliner Händlerbetriebe sowie der Porsche (China) Motors Limited stellen sich zum Erwerbszeitpunkt in zusammengefasster Form wie folgt dar:

T€	Beizulegender Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt	Bisheriger Buchwert
Auftragsbestand	817	0
Kundenstamm	2.099	0
Sonstige Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	2.431	2.431
Vorräte	73.984	73.984
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.722	5.722
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	4.910	4.910
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	100.722	100.722
Aktive Latente Steuern	416	416
	191.101	188.185
Steuerrückstellungen	130	130
Sonstige Rückstellungen	3.152	3.152
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	59.606	59.606
Finanzverbindlichkeiten	8.056	8.056
Sonstige Verbindlichkeiten	62.089	62.089
	133.033	133.033
<b>Reinvermögen</b>	58.068	55.152
Überschuss des Nettovermögens über die Anschaffungskosten	- 42.313	
<b>Summe Anschaffungskosten</b>	15.755	

Der in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasste Überschuss an der Summe der beizulegenden Zeitwerte der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden über die Anschaffungskosten des Erwerbs der Porsche (China) Motors Limited von T€42.313 betrifft im Wesentlichen den Gewinn, der seit dem vereinbarten Zeitpunkt der Kaufpreisfestlegung bis zum Vorliegen der Voraussetzungen für die Erstkonsolidierung entstanden ist.

Die Anschaffungskosten setzen sich aus einer Barzahlung, einer Kaufpreisverbindlichkeit sowie den dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten zusammen:

	T€
<b>Anschaffungskosten</b>	
Barzahlung	9.922
Kaufpreisverbindlichkeit	5.482
Den Unternehmenserwerben direkt zuzurechnende Kosten	351
<b>Summe</b>	<b>15.755</b>
<b>Zahlungsmittelfluss aufgrund der Unternehmenserwerbe</b>	
Mit den Unternehmenserwerben erworbene Zahlungsmittel	100.722
Abfluss von Zahlungsmitteln	– 10.273
<b>Tatsächlicher Zahlungsmittelzufluss</b>	<b>90.449</b>

Die Erwerbe der Berliner Händlerbetriebe sowie der Porsche (China) Motors Limited haben seit dem Erwerbszeitpunkt T€ 41.605 zum Periodenergebnis des Konzerns beigetragen. Hätte der Erwerb der Berliner Händlerbetriebe und der Porsche (China) Motors Limited zu Jahresbeginn stattgefunden, hätten sich das Konzernergebnis auf T€ 6.397.488 und die Umsatzerlöse auf T€ 7.682.643 belaufen.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet.

Die Volkswagen AG, Wolfsburg, ist als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen. Aufgrund der Anteilsquote werden der Porsche SE zum 31. Juli 2008 folgende Vermögenswerte, Schulden, Umsatzerlöse und Gewinne am Volkswagen Konzern zugerechnet:

T€	2007/08	2006/07
Langfristige Vermögenswerte	<b>17.534.163</b>	17.536.593
Kurzfristige Vermögenswerte	<b>17.252.062</b>	14.893.196
Langfristige Schulden	<b>13.594.203</b>	13.520.247
Kurzfristige Schulden	<b>13.241.060</b>	12.374.081
Umsatzerlöse	<b>24.833.447</b>	24.346.507
Gewinn	<b>1.007.266</b>	702.406

Die anteiligen Vermögenswerte, Schulden, Umsatzerlöse und Gewinne wurden unter Berücksichtigung konzerneinheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie aufgedeckter stiller Reserven und Lasten ermittelt. Der Börsenwert auf Basis des 200-Tagesdurchschnittsbörsenkurses der Volkswagen AG beträgt, bezogen auf die durch die Porsche SE gehaltenen Anteile, 15.264 Mio. € (Vorjahr: 8.766 Mio. €).

Die Bertrandt AG, Ehningen, wird nicht nach der Equity-Methode einbezogen, da auf diese Gesellschaft aufgrund der fehlenden Vertretung des Porsche Konzerns im Vorstand und Aufsichtsrat kein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann.

Der zum 31. Juli 2008 aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht sowie die vollständige Anteilsbesitzliste sind über das elektronische Unternehmensregister abrufbar unter [www.unternehmensregister.de](http://www.unternehmensregister.de).

Unter Bezugnahme auf § 264 Abs. 3 HGB und § 264b HGB wird auf die Offenlegung der Jahresabschlüsse der folgenden inländischen Tochtergesellschaften verzichtet: Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“), Porsche Nordamerika Holding GmbH, Porsche Engineering Services GmbH, Porsche Consulting GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Karosseriewerk Porsche GmbH & Co. KG, PIKS Porsche-Information-Kommunikation-Services GmbH, Porsche Deutschland GmbH, Porsche Leipzig GmbH, Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, ING Leasing GmbH & Co. Fox OHG, Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Porsche Niederlassung Berlin GmbH und Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH.

#### ■ **Konsolidierungsgrundsätze**

Die Abschlüsse der Tochterunternehmen werden auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag der Porsche SE entspricht, aufgestellt. Für assoziierte Unternehmen wird auf die vorliegenden Informationen, also den letzten geprüften Konzernabschluss und den veröffentlichten Zwischenbericht vom 30. Juni zurückgegriffen.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 („Business Combinations“) nach der Erwerbsmethode.

Die erworbenen Vermögenswerte und Schulden werden dabei zum Erwerbszeitpunkt mit ihren beizulegenden Zeitwerten bewertet. Anschließend werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital des Tochterunternehmens verrechnet. Ein verbleibender positiver Unterschiedsbetrag aus der Aufrechnung des Kaufpreises mit den identifizierten Vermögenswerten und Schulden wird unter den Immateriellen Vermögenswerten als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen.

Sofern die Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses die identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden unterschreiten, erfolgt nach erneuter Beurteilung der identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden sowie der Anschaffungskosten eine sofortige ergebniswirksame Erfassung im Jahr des Erwerbs.

Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen konsolidierten Unternehmen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus konzerninternen Verkäufen von Vermögenswerten, die noch nicht an Dritte weiterveräußert sind, werden eliminiert. Für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen werden Latente Steuern angesetzt. Darüber hinaus werden Bürgschaften und Garantien, die die Porsche SE oder eine ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften zu Gunsten anderer konsolidierter Tochtergesellschaften übernimmt, eliminiert. Beim Verkauf eines Tochterunternehmens wird die Differenz zwischen dem Verkaufspreis und dem Nettovermögen zuzüglich der kumulierten Fremdwährungsdifferenzen und des nicht amortisierten Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgswirksam erfasst.

Die im Wege der Equity-Methode einbezogene Beteiligung wird zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung mit den Anschaffungskosten angesetzt. Auf die Bewertung nach der Equity-Methode finden die Regelungen zur Vollkonsolidierung entsprechende Anwendung. In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche Konzern entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des

assoziierten Unternehmens fortgeschrieben. Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern Hinweise auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegen. Mindestens einmal jährlich erfolgt eine Überprüfung, ob ein Anhaltspunkt dafür vorliegt, dass der Grund für eine vorgenommene Wertminderung nicht mehr besteht oder sich der Betrag der vorgenommenen Wertminderung vermindert hat. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag neu ermittelt und die zuvor vorgenommene Wertminderung entsprechend rückgängig gemacht.

Auf die Eliminierung von Zwischenergebnissen aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen zu assoziierten Unternehmen wird aufgrund von Unwesentlichkeit verzichtet.

### ■ Währungsumrechnung

Die in Fremdwährung aufgestellten Abschlüsse der in den Konzern einbezogenen Tochterunternehmen werden gemäß IAS 21 in Euro umgerechnet.

Die funktionale Währung der einbezogenen Gesellschaften entspricht der jeweiligen Landeswährung, da diese Tochterunternehmen ihre Geschäftsaktivitäten in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbständig führen.

Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlusrechnung erfolgt zum Jahresdurchschnittskurs. Aus der Umrechnung von Abschlüssen resultierende Umrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral als gesonderter Posten im Eigenkapital erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anpassungen von Vermögenswerten und Schulden aus Unternehmenszusammenschlüssen werden in der funktionalen Währung des Tochterunternehmens geführt.

Folgende für den Porsche Konzernabschluss wesentliche Wechselkurse wurden für die Währungsumrechnung verwendet:

		Stichtagkurs		Durchschnittskurs	
		31. 7. 2008	31. 7. 2007	2007/08	2006/07
Australien	AUD	<b>1,6562</b>	1,5961	<b>1,6450</b>	1,6525
China	CNY	<b>10,7217</b>	10,3500	<b>10,7253</b>	10,2243
Großbritannien	GBP	<b>0,7886</b>	0,6749	<b>0,7446</b>	0,6744
Hongkong	HKD	<b>12,2412</b>	10,7108	<b>11,6000</b>	10,2503
Japan	JPY	<b>168,8800</b>	163,5900	<b>161,8668</b>	156,4703
Kanada	CAD	<b>1,6090</b>	1,4587	<b>1,4986</b>	1,4793
Russland	RUB	<b>36,6501</b>	35,0136	<b>36,1415</b>	34,5099
Schweiz	CHF	<b>1,6338</b>	1,6516	<b>1,6266</b>	1,6158
USA	USD	<b>1,5684</b>	1,3707	<b>1,4886</b>	1,3140

In den Jahresabschlüssen der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden Fremdwährungsposten bei ihrem Zugang mit dem Anschaffungskurs bewertet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskurses in die funktionale Währung umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die zu

historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet wurden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig war. Kursgewinne und -verluste zum Bilanzstichtag werden ergebniswirksam erfasst.

#### ■ Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der Porsche SE und der im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen inländischen und ausländischen Tochterunternehmen werden einheitlich nach den im Porsche Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Die Vergleichsinformationen für das Geschäftsjahr 2006/07 basieren auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für das Geschäftsjahr 2007/08 angewendet werden.

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten wie beispielsweise Derivative Finanzinstrumente und zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach dem Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für diese Ausnahmen angewandten Bewertungsgrundlagen werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

#### Immaterielle Vermögenswerte

Patente, Software, Lizenzen und ähnliche Rechte werden gemäß IAS 38 zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben, soweit sich kein außerplanmäßiger Abschreibungsbedarf ergibt. Die Nutzungsdauer beträgt grundsätzlich zwischen drei und fünf Jahren. Änderungen von Nutzungsdauern werden als Schätzungsänderungen behandelt. Darüber hinaus werden auch die Restwerte und die Abschreibungsmethoden am Ende des Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst.

Die Entwicklungskosten für Fahrzeuge werden aktiviert, sofern eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt sind. Die aktivierten Entwicklungskosten schließen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Produktionsgemeinkosten ein, die ab dem Zeitpunkt anfallen, an dem sämtliche Kriterien zur Aktivierung erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten werden ab Produktionsstart planmäßig linear über den erwarteten Produktlebenszyklus von in der Regel sechs Jahren abgeschrieben. Die Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten werden bei Entstehung als Aufwand erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben. Es wird mindestens einmal jährlich für jeden einzelnen Vermögenswert oder auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ein Wertminderungstest durchgeführt. Die Nutzungsdauer eines Immateriellen Vermögenswerts mit unbestimmter Nutzungsdauer wird einmal jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbestimmten Nutzungsdauer weiterhin gerechtfertigt ist. Ist dies nicht der Fall, wird die Änderung der Einschätzung von unbestimmter zu begrenzter Nutzungsdauer prospektiv vorgenommen.



**Sachanlagen**

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer sowie außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund von Wertminderungen. Kosten für Reparaturen und Instandhaltung werden als laufender Aufwand erfasst. Die planmäßigen Abschreibungen, im Wesentlichen lineare und leistungsabhängige Abschreibungen, werden entsprechend dem erwarteten Verlauf des Verbrauchs des künftigen wirtschaftlichen Nutzens vorgenommen. Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen werden leistungsabhängig abgeschrieben. Für im Schichtbetrieb eingesetzte Anlagen werden die Abschreibungen durch Schichtzulagen erhöht. Den planmäßigen Abschreibungen liegen überwiegend folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	In Jahren
Betriebs- und Geschäftsgebäude	25 bis 40
Technische Anlagen und Maschinen	7 bis 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 13

Restwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst. Die selbst erstellten Sachanlagen sind zu Herstellungskosten aktiviert. Sie enthalten neben den direkt zurechenbaren Kosten auch die anteiligen produktionsbezogenen Gemeinkosten.

**Leasingverhältnisse**

Die Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet, wird auf Basis des wirtschaftlichen Gehaltes der Vereinbarung zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung getroffen und erfordert eine Einschätzung, ob die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarung von der Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts oder bestimmter Vermögenswerte abhängig ist und ob die Vereinbarung ein Recht auf die Nutzung des Vermögenswerts einräumt. Eine erneute Beurteilung ist nach dem Beginn des Leasingverhältnisses nur unter den Voraussetzungen des IFRIC 4 vorzunehmen.

Leasingverhältnisse, bei denen nicht im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundene Chancen und Risiken vom Konzern auf den Leasingnehmer übertragen werden, werden als Operating Leases klassifiziert und entsprechend bilanziert.

Im Anlagevermögen sind vermietete Vermögenswerte aus Leasingverträgen („Operating Leases“) ausgewiesen. Bei den Operating Leases handelt es sich insbesondere um Fahrzeugleasingverträge konzernerigener Leasinggesellschaften. Sie werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf den erwarteten Restwert oder den niedrigeren Marktwert abgeschrieben.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating Leases auftreten, werden die Leasingraten beziehungsweise die Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Leasingverhältnisse, bei denen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken hingegen übertragen werden, werden als Finance Leases klassifiziert.

Bei der Nutzung von Sachanlagen als Leasingnehmer im Rahmen von Finance Leases sind die jeweiligen Sachanlagen zu Anschaffungskosten beziehungsweise zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und werden linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen sind diskontiert als Verbindlichkeit passiviert.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasinggeber im Rahmen von Finance Leases auftreten, werden Forderungen bei der erstmaligen Erfassung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aktiviert.

### **Finanzierungskosten**

Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten angesetzt. Zinsen und sonstige Fremdkapitalkosten werden als Aufwand der Periode erfasst.

### **Werthaltigkeitstest**

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten sowie bei Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei aktivierten Entwicklungskosten und anderen Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen und Finanzanlagen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt.

Eine Wertminderung wird ergebniswirksam erfasst, soweit der erzielbare Betrag des Vermögenswerts den Buchwert unterschreitet. Der erzielbare Betrag wird für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln geschätzt. Sofern dies nicht möglich ist, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten, die eine Zahlungsmittel generierende Einheit darstellt. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert.

Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten entspricht dem aus einem Verkauf eines Vermögenswerts zu marktüblichen Bedingungen erzielbaren Betrag abzüglich Veräußerungskosten. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung und dem Abgang eines Vermögenswerts mit Hilfe des Discounted-Cashflow-Verfahrens oder Ertragswertverfahren ermittelt.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten und Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer wird im Porsche Konzern grundsätzlich der Nutzungswert der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit herangezogen. Basis hierfür ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Die detaillierte Planungsperiode erstreckt sich über einen Zeitraum von drei 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 Automobilmärkte zugrunde gelegt. Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für Immaterielle Vermögenswerte verwenden wir einen risikoäquivalenten Marktkapitalisierungszinssatz von 9,1 % (Vorjahr: 8,85 % bis 10 %).

Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, nehmen wir – mit Ausnahme von Geschäfts- oder Firmenwerten – Zuschreibungen auf den erzielbaren Betrag vor. Der Betrag darf nicht den Buchwert übersteigen, der sich unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen ergeben würde, wenn in der Vergangenheit kein Impairment für den Vermögenswert erfasst worden wäre.

#### **Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte**

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte (ausgenommen Derivative Finanzinstrumente) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

#### **Vorräte**

Unter den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und fertige Erzeugnisse sowie unfertige Leistungen ausgewiesen. Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert angesetzt.

Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen, produktionsbezogene Verwaltungs- und Sozialbereichskosten.

Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zu Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten.

Sofern die Wertansätze am Abschlussstichtag aufgrund gesunkener Preise am Absatzmarkt nicht mehr realisierbar sind, werden entsprechende Wertkorrekturen vorgenommen.

Grundsätzlich bewerten wir gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode.

#### **Langfristige Fertigungsaufträge**

Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen werden gemäß dem Grad der Fertigstellung bilanziert. Der anzusetzende Fertigstellungsgrad je Auftrag wird durch das Verhältnis der aufgelaufenen Kosten zu den erwarteten Gesamtkosten („Cost to Cost Method“) bestimmt. Ist das Ergebnis eines Fertigungsauftrages nicht zuverlässig ermittelbar, werden Erlöse nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst („Zero Profit Method“). Soweit die Summe aus angefallenen Auftragskosten und ausgewiesenen Gewinnen die Anzahlungen übersteigt, erfolgt der Ausweis der Fertigungsaufträge aktivisch unter den Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen als Bestandteil der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Ein negativer Saldo wird unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Grundsätze einer verlustfreien Bewertung werden beachtet.

### **Finanzinstrumente**

Finanzinstrumente sind nach IAS 39 Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Sofern bei finanziellen Vermögenswerten Handels- und Erfüllungstag zeitlich auseinander fallen können, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich. Die erstmalige Bewertung eines Finanzinstruments erfolgt zu Anschaffungskosten. Transaktionskosten werden einbezogen. Im Rahmen der Folgebewertung werden Finanzinstrumente entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Für die Bewertung unterscheidet IAS 39 finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien:

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (HfT)
- bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen (HtM)
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Afs)  
und
- ausgereichte Kredite und Forderungen (LaR).

Finanzielle Verbindlichkeiten sind dagegen den beiden Kategorien:

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten (HfT)  
sowie
  - zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC) zuzuordnen.
- Je nach Kategorisierung der Finanzinstrumente erfolgt die Bewertung entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Markt- oder Börsenpreis, sofern die zu bewertenden Finanzinstrumente an einem aktiven Markt gehandelt werden. Sofern kein aktiver Markt für ein Finanzinstrument besteht, wird der beizulegende Zeitwert mittels geeigneter finanzmathematischer Methoden, wie zum Beispiel anerkannten Optionspreismodellen oder der Diskontierung zukünftiger Zahlungszufüsse mit dem Marktzinssatz ermittelt und durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft. Die fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen den Anschaffungskosten abzüglich Tilgungen, Wertminderungen und der Amortisation einer Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem bei Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag, welche entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt wird. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Porsche Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Eine Ausbuchung erfolgt grundsätzlich dann, wenn das vertragliche Recht auf Cashflows ausläuft oder dieses Recht auf einen Dritten übertragen wird.

### **Originäre Finanzinstrumente**

Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, beinhalten die Wertpapiere der Kategorie zu Handelszwecken gehalten und finanzielle Vermögenswerte, die beim erstmaligen Ansatz als zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst. Bei den Finanzinstrumenten, die beim erstmaligen Ansatz als zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden, handelt es sich um strukturierte nicht zerlegbare Wertpapiere, Index- und Discountzertifikate.

Finanzinstrumente, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst.

Finanzinstrumente, die der Kategorie zur Veräußerung verfügbar zuzuordnen sind, sind zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden im Eigenkapital nach Berücksichtigung Latenter Steuern solange erfasst, bis das Wertpapier veräußert wird bzw. eine objektive Wertminderung eintritt. Beteiligungen, die in den Finanzanlagen ausgewiesen und nicht at Equity bewertet werden, stellen ebenfalls zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere dar und werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern jedoch kein aktiver Markt vorhanden ist und die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht mit vertretbarem Aufwand erfolgen kann, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt ein Wertminderungstest, falls Anhaltspunkte für eine nachhaltige Wertminderung erkennbar sind. Ein Wertminderungsaufwand wird sofort ergebniswirksam erfasst. Für zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere wird ein bisher im Eigenkapital erfasster Verlust dann ebenfalls ergebniswirksam. Eine Wertaufholung zu einem späteren Zeitpunkt wird für Schuldinstrumente durch eine ergebniswirksame Zuschreibung berücksichtigt.

Die vom Unternehmen ausgereichten Kredite und Forderungen, die bis zur Endfälligkeit zu halten- den Finanzinstrumente sowie die Finanzverbindlichkeiten werden, sofern sie nicht mit Sicherungs- instrumenten im Zusammenhang stehen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich insbesondere um Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Sonstige finanzielle Forderungen, Wert- papiere, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, Finanzverbindlichkeiten und Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten. Die Verbindlichkeiten sind, soweit sie Finanzinstrumente im Sinne des IAS 39 sind, mit ihrem beizulegenden Zeitwert oder mit den fortgeführten Anschaffungskosten ausge- wiesen. Die emittierten Anleihen im Rahmen der Privatplatzierungen 2004 und die finanziellen Verbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit Fair Value Hedge Accounting stehen, werden zum beizulegenden Zeitwert bilanziert; die fortgeführten Anschaffungskosten kommen für alle übrigen Verbindlichkeiten im Sinne des IAS 39 zur Anwendung. Die ebenfalls unter den Finanzverbindlich- keiten ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverhältnissen sind gemäß IAS 17 mit ihrem Barwert erfasst.

#### **Derivative Finanzinstrumente**

Bei den Derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich im Porsche Konzern im Wesentlichen um Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Zinsderivate, Aktienoptionen und Aktientermin- geschäfte. Diese werden neben der Sicherung von Zins- und Währungsrisiken aus bestehenden Bilanzpositionen oder hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen auch zur kurzfristigen Liquiditätsbeschaffung eingesetzt. Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich erfolgs- wirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Wenn die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung des Hedge Accounting erfüllt sind, werden die Sicherungsbeziehungen ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value oder als Cashflow Hedge designiert.

Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswertes oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Dabei werden die Veränderungen der Marktbewertung Derivativer Finanzinstrumente und der dazu- gehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam erfasst.

Bei einem Cashflow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme abgesichert. Dabei werden Devisenoptionsgeschäfte nur in soweit in das Hedge Accounting einbezogen, als sie Wertänderungen der Zahlungsströme der gesicherten Grundgeschäfte kompensieren. Die Wert- änderungen werden, soweit sie in das Cashflow Hedge Accounting einbezogen werden, ergebnis- neutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital unter Berücksichtigung Latenter Steuern erfasst.

Mit Eintritt des Grundgeschäfts erfolgt die ergebniswirksame Umbuchung aus dem kumulierten übrigen Eigenkapital.

### **Latente Steuern**

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Für Aktive Latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht mehr zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass ein künftig zu versteuerndes Ergebnis deren Realisation ermöglicht. Für die Bewertung der Latenten Steuern werden die Steuersätze zum Realisationszeitpunkt zugrunde gelegt, die auf Basis der aktuellen Rechtslage in den einzelnen Ländern gelten oder erwartet werden. Latente Steuern, die sich auf direkt im Eigenkapital erfasste Posten beziehen, werden im Eigenkapital ausgewiesen. Aktive und Passive Latente Steuern werden miteinander verrechnet, wenn der Konzern einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden hätte und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjekts beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden.

### **Tatsächliche Steuern**

Die tatsächlichen Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende und die früheren Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gelten. Soweit ersichtlich wurden in ausreichendem Umfang Vorsorge für zukünftig mögliche Steuerverpflichtungen gebildet. Dabei wurden eine Vielzahl von Faktoren wie beispielsweise die Auslegung, Kommentierung und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie Erfahrungen der Vergangenheit zugrunde gelegt.

Tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung, sondern im Eigenkapital erfasst.

### **Hybridkapital**

Aus den Anleihebedingungen des begebenen Hybridkapitals ergibt sich gemäß IAS 32 eine Bilanzierung als Eigenkapitalbestandteil des Konzerns. Dementsprechend wird die abzugsfähige Verzinsung nicht innerhalb der Zinsaufwendungen ausgewiesen, sondern analog der Dividendenverpflichtung gegenüber den Aktionären behandelt. Die angefallenen Kapitalbeschaffungskosten wurden unter Berücksichtigung von Steuereffekten direkt vom Hybridkapital abgesetzt.

### **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Zusagen 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. Sofern Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen rückgedeckt wurden, werden diese saldiert ausgewiesen. Die Berechnung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die Korridor-Regel angewendet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden nicht berücksichtigt, soweit sie zehn Prozent des Verpflichtungsumfanges bzw. zehn Prozent des beizulegenden Zeitwerts des vorhandenen Planvermögens nicht übersteigen. Der den Korridor übersteigende Betrag wird ab dem folgenden Geschäftsjahr über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft ergebniswirksam verteilt und bilanziell erfasst. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird linear über den durchschnittlichen Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit der Anwartschaften verteilt. Soweit Anwartschaften sofort nach Einführung oder Änderung eines Pensionsplanes unverfallbar sind, ist der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand sofort erfolgswirksam zu erfassen. Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, der Zinsanteil der Rückstellungszuführung sowie die Erträge aus Planvermögen werden im Finanzergebnis erfasst. Der Zinssatz, der zur Abzinsung der Rückstellungen verwendet wird, wird ausgehend von der Rendite langfristiger erstrangiger Industriefinanzierungen am Bilanzstichtag bestimmt.

### **Sonstige Rückstellungen**

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn aus einem Ereignis der Vergangenheit eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und dieser verlässlich geschätzt werden kann. Rückstellungen für Gewährleistungen werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs gebildet. Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen. Als Zinssatz wird ein Zinssatz vor Steuern verwendet, der die aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt sowie die für den Sachverhalt spezifischen Risiken widerspiegelt. Der aus der Aufzinsung entstehende Zinsaufwand wird in den Finanzaufwendungen ausgewiesen.

### **Verbindlichkeiten**

Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

### **Erträge und Aufwendungen**

Erträge werden grundsätzlich erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich ermittelt werden kann.

Die Erfassung von Erträgen aus dem Verkauf von Produkten erfolgt grundsätzlich erst zu dem Zeitpunkt, zu dem die mit dem Eigentum an den verkauften Waren und Erzeugnissen verbundenen

maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übergegangen sind. Die Erträge werden abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Bis zu diesem Zeitpunkt sind sie in den Vorräten bilanziert.

Bei langfristigen Fertigungsaufträgen werden Erträge nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades erfasst. Zinserträge werden erfasst, wenn die Zinsen entstanden sind. Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

Die produktionsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

Rückstellungen für Gewährleistung werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet. Die Zinsaufwendungen, die für das Finanzdienstleistungsgeschäft anfallen, werden im Materialaufwand ausgewiesen.

#### **Eventualschulden**

Die Eventualschulden stellen mögliche Verpflichtungen gegenüber Dritten dar, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse, die nicht vollständig unter der Kontrolle des Porsche Konzerns stehen, erst noch bestätigt werden muss. Des Weiteren entstehen Eventualschulden aus einer gegenwärtigen Verpflichtung, die auf vergangenen Ereignissen beruht, die jedoch nicht bilanziert werden, weil der Abfluss von Ressourcen nicht wahrscheinlich ist bzw. die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann.

#### **Nicht fortgeführte Aktivitäten gemäß IFRS 5**

Die aufgegebenen Geschäftsfelder, die aus dem Konsolidierungskreis ausscheiden, sind, soweit wesentlich, gemäß IFRS 5 separat auszuweisen. Die bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung entstandenen Aufwendungen und Erträge sowie der Überschuss aus der Veräußerung sind als auf nicht fortgeführte Aktivitäten entfallende Werte gesondert in der Gewinn und Verlustrechnung auszuweisen. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung sind entsprechend anzupassen.

#### **Schätzungen und Beurteilungen des Managements**

Zur Erstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Ermessensentscheidungen und Schätzungen notwendig, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen sowie Eventualforderungen und -schulden auswirken. Die wesentlichen Sachverhalte, die von solchen Ermessensentscheidungen und Schätzungen betroffen sind, beziehen sich auf die konzerneinheitlichen Nutzungsdauern und die erzielbaren Beträge des Anlagevermögens, die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating oder Finanzierungsleasingverträge, die Ermittlung von Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarf bei assoziierten Unternehmen, die Realisierbarkeit von Forderungen, die Ermittlung des Fertigstellungsgrads bei langfristiger Auftragsfertigung und die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen. Die tatsächlich eintretenden Werte können im Einzelfall von den Schätzungen abweichen.



Die Buchwerte der durch Schätzungen betroffenen Vermögenswerte und Schulden können den Aufgliederungen der einzelnen Bilanzpositionen entnommen werden.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses unterlagen die zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen keinen bedeutenden Risiken, sodass aus gegenwärtiger Sicht nicht von einer wesentlichen Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr auszugehen ist.

#### **Kündigungsrechte von Minderheitsgesellschaftern**

Sofern Kündigungsrechte für die Minderheitsgesellschafter bestehen, wird eine Verbindlichkeit in Höhe der Abfindungsverpflichtung passiviert und der Unterschied zwischen der Verbindlichkeit aus dem Kündigungsrecht und dem anteiligen Eigenkapital des Minderheitsgesellschafters erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Dividendenzahlungen an Minderheiten werden als Tilgung der Abfindungsverpflichtung erfasst. Auf temporäre Differenzen für Personengesellschaften zwischen der IFRS Bilanz und der Steuerbilanz werden Latente Steuern gebildet.

#### **■ Neue Rechnungslegungsvorschriften**

##### **a) Im Geschäftsjahr wurden die nachfolgend aufgelisteten neuen und überarbeiteten IFRS Standards und Interpretationen erstmals angewandt. Aus der Anwendung ergaben sich folgende Auswirkungen auf den Konzernabschluss:**

###### IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“

IFRS 7 regelt die Angabepflichten über Finanzinstrumente sowohl von Industrieunternehmen als auch von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen. IFRS 7 ersetzt IAS 30 „Angaben im Abschluss von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen“ sowie die in IAS 32 „Finanzinstrumente: Angaben und Darstellung“ enthaltenen Angabepflichten. Dieser Standard erfordert umfangreiche zusätzliche Anhangsangaben bzgl. der Finanzinstrumente des Porsche Konzerns.

###### Änderung von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“

Aus diesen Änderungen resultieren neue Angaben in Bezug auf das Kapitalmanagement des Porsche Konzerns.

**b) Aus folgenden, erstmals angewendeten neuen oder überarbeiteten Standards und Interpretationen ergaben sich keine oder keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss:**

IFRIC 10 „Zwischenberichterstattung und Wertminderung“

Darin wird geregelt, dass, sofern in einem dem Jahresabschluss vorangegangenen Zwischenabschluss ein Impairment auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder bestimmte Finanzinstrumente vorgenommen wurde, dieses in einem späteren Jahresabschluss nicht rückgängig gemacht werden kann.

IFRIC 11 „Beurteilungsfragen bei aktienbasierten Vergütungen“

Diese Interpretation klärt, wie konzernweite aktienbasierte Vergütungen zu bilanzieren und zu behandeln sind.

**c) Folgende veröffentlichte, aber noch nicht verpflichtend bzw. zum Teil in der EU noch nicht anzuwendende Standards und Interpretationen wurden noch nicht angewendet:**

Änderung von IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards“ und IAS 27 „Konzern- und separate Einzelabschlüsse“

Die Standards regeln Vereinfachungen in der Bewertung von Beteiligungen in einem erstmalig nach IFRS aufzustellenden Einzelabschluss. Die Änderungen sind erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.

Änderung von IFRS 2 „Aktienbasierte Vergütungen“

Mit der Änderung wird klargestellt, dass Ausübungsbedingungen ausschließlich Dienstbestimmungen und Leistungsbestimmungen sind. Zudem sieht die Änderung vor, dass die Regelungen zur vorzeitigen Beendigung unabhängig davon gelten soll, ob der anteilsbasierte Vergütungsplan vom Unternehmen oder einer anderen Partei beendet wird. Die Änderung ist erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

Überarbeitung von IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ und IAS 27 „Konzern- und separate Einzelabschlüsse“

IFRS 3 und IAS 27 wurden im Januar 2008 in einer überarbeiteten Fassung veröffentlicht. Damit wurde das im November 2001 begonnene Projekt „Business Combinations II“ abgeschlossen, welches der IASB in enger Zusammenarbeit mit dem US-amerikanischen Standardsetter durchgeführt hat. Wesentliche Änderungen liegen in der umfassenden Überarbeitung hinsichtlich der Anwendung der Erwerbsmethode. Die überarbeiteten Standards sind in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.

IFRS 8 „Geschäftssegmente“

IFRS 8 regelt, welche Finanzinformationen ein Unternehmen über seine Geschäftssegmente in der Berichterstattung darzustellen hat. IFRS 8 ersetzt IAS 14 „Segmentberichterstattung“, übernimmt bis auf wenige Ausnahmen die Regelungen des SFAS 131 „Disclosures about Segments of an Enterprise and related Information“ und ist erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

#### Überarbeitung von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“

IAS 1 wurde im September 2007 in einer überarbeiteten Fassung veröffentlicht. Änderungen ergeben sich im Wesentlichen aus der getrennten Darstellung von Eigenkapitaländerungen resultierend aus Transaktionen mit den Eignern und anderen Änderungen. Zudem wurden die Titel einiger Bestandteile von Abschlüssen geändert. Der geänderte Standard ist in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

#### Änderung von IAS 23 „Fremdkapitalkosten“

Die Änderung sieht die Aktivierungspflicht von Fremdkapitalkosten vor, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können. Das Wahlrecht zur sofortigen erfolgswirksamen Erfassung wurde dadurch abgeschafft. Die Änderung ist erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

#### Änderung von IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen“

Änderungen von IAS 28 „Anteile an assoziierten Unternehmen“ durch IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ (geändert 2007) und IAS 27 „Konzern- und separate Einzelabschlüsse“ (geändert 2008) sind gleichzeitig mit diesen anzuwenden.

#### Änderung IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ und IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“

Die Änderung bezieht sich im Wesentlichen auf die Bedingungen für die Klassifizierung von kündbaren Instrumenten als Eigen- oder Fremdkapital. Die Neufassung sollte deutschen Personengesellschaften im Regelfall eine Eigenkapitalqualifizierung ihres gesellschaftsrechtlichen Kapitals im IFRS-Jahresabschluss erlauben. Die Änderung ist erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

#### Änderung IAS 39 "Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung" und IFRS 7 "Finanzinstrumente: Angaben"

Die Änderungen eröffnet Unternehmen die Möglichkeit, bestimmte Finanzinstrumente aus der Kategorie der ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente in andere Kategorien umzuklassifizieren, bei denen die Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung von Wertminderungen erfolgt. Die Änderung kann rückwirkend ab dem 1.7.2008 angewendet werden.

#### Änderung IAS 39 "Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung"

Diese Änderung konkretisiert, wie die in IAS 39 enthaltenen Prinzipien zur Abbildung von Sicherungen (Hedge Accounting) auf zwei konkrete Situationen anzuwenden sind. Angesprochen sind das einseitige Risiko in Bezug auf ein gesichertes Grundgeschäft (z.B. das Risiko von Änderungen des beizulegenden Zeitwertes oder der Zahlungsströme ober- oder unterhalb eines festgelegten Preises oder einer anderen Variable), und Inflation in einem finanziellen gesicherten Grundgeschäft. Die Ergänzung ist anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.

#### IFRIC 12 „Konzessionsverträge“

IFRIC 12 regelt, wie Konzessionsnehmer im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen bestehende IFRS anzuwenden haben, um die im Rahmen dieser Vereinbarungen eingegangenen Verpflichtungen und erhaltenen Rechte zu erfassen. IFRIC 12 ist erstmals verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen.

#### IFRIC 13 „Kundenbindungsprogramme“

IFRIC 13 regelt die Bilanzierung von Kundenbonusprogrammen, die von den Herstellern bzw. Dienstleistungsanbietern selbst oder durch Dritte betrieben werden. IFRIC 13 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen.

IFRIC 14 „Zusammenspiel der Wertobergrenze eines Vermögenswertes aus leistungsorientierten Plänen und der Verpflichtung zur Leistung zusätzlicher Beiträge“

IFRIC 14 befasst sich mit dem Zusammenspiel zwischen einer zum Bilanzstichtag bestehenden Verpflichtung, zusätzliche Beträge in einen Pensionsplan einzuzahlen (minimum funding requirement) und den Regelungen in IAS 19 zur Wertobergrenze eines positiven Saldos zwischen Planvermögen und leistungsorientierter Verpflichtung (asset ceiling). IFRIC 14 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen.

IFRIC 15 „Vereinbarung über die Errichtung von Immobilien“

IFRIC 15 regelt die Bilanzierung von Immobilienverkäufen, bei denen es vor Abschluss der Bauarbeiten zum Vertragsabschluss mit dem Erwerber kommt. Im Rahmen der Interpretation wird zunächst geklärt, unter welchen Voraussetzungen IAS 11 bzw. IAS 18 anzuwenden ist. Darüber hinaus wird geregelt, zu welchem Zeitpunkt die entsprechenden Umsatzerlöse zu realisieren und welche Anhangsangaben zu machen sind. IFRIC 15 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

IFRIC 16 „Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb“

IFRIC 16 beantwortet Zweifelsfragen in Verbindung mit der Sicherung eines ausländischen Geschäftsbetriebs, u.a.

- Was ist das sichernde Risiko?
- Wie hoch ist der maximal zu sichernde Betrag?
- Welches Unternehmen innerhalb des Konzerns darf das Sicherungsinstrument halten?
- Wie ist bei Abgang des ausländischen Geschäftsbetriebs buchhalterisch zu verfahren?

IFRIC 16 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Oktober 2008 beginnen.

Jährliches Änderungsverfahren

Im Rahmen des jährlichen Änderungsverfahrens wurden am 22. Mai 2008 eine Reihe von Klarstellungen einzelner Standards verabschiedet.

Aus diesen neuen Rechnungslegungsvorschriften sind derzeit neben der Änderung der Segmentberichterstattung und der Neugliederung der Abschlussbestandteile keine beziehungsweise keine wesentlichen Auswirkungen auf künftige Konzernabschlüsse zu erwarten. Neue Standards und Interpretationen beziehungsweise Änderungen von bestehenden Standards werden im Regelfall vom Porsche Konzern erst zum Zeitpunkt der verpflichtenden Anwendung umgesetzt.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

**[1] Umsatzerlöse**

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

T€	2007/08	2006/07
<b>Tätigkeitsbereiche</b>		
Fahrzeuge	<b>6.232.055</b>	6.214.192
Teile und Zubehör	<b>516.144</b>	486.490
Sonstiges	<b>718.204</b>	667.194
davon Erlöse aus Kreditfinanzierung	<b>35.872</b>	117.198
davon Erlöse aus Leasingraten	<b>346.631</b>	226.117
	<b>7.466.403</b>	7.367.876

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Regionen ist aus der Segmentberichterstattung in Anhangs-  
angabe [35] ersichtlich.

**[2] Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen**

Die Anderen aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus der Aktivierung von  
Fahrzeugen und Entwicklungskosten.

**[3] Sonstige betriebliche Erträge**

Die Sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

T€	2007/08	2006/07
Erträge aus Aktienkurssicherung	<b>19.256.284</b>	6.926.751
Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen und Rückstellungen	<b>157.214</b>	72.988
Erträge aus Währungskursgewinnen	<b>2.973</b>	7.090
Übrige betriebliche Erträge	<b>356.555</b>	257.587
	<b>19.773.026</b>	7.264.416

Die Erträge aus Aktienkurssicherung resultieren insbesondere aus Aktienoptionen und Aktien-  
termingeschäften.

**[4] Materialaufwand**

T€	2007/08	2006/07
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	<b>3.524.419</b>	3.128.438
Aufwendungen für bezogene Leistungen	<b>645.142</b>	531.082
	<b>4.169.561</b>	3.659.520

In den Aufwendungen für bezogene Leistungen sind Zinsaufwendungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft in Höhe von T€92.377 (Vorjahr: T€90.958) enthalten.

**[5] Personalaufwand**

T€	2007/08	2006/07
Löhne und Gehälter	<b>1.207.502</b>	1.105.349
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	<b>150.971</b>	158.976
	<b>1.358.473</b>	1.264.325
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
Lohnempfänger	<b>4.081</b>	4.013
Gehaltsempfänger	<b>7.532</b>	7.031
Auszubildende und Praktikanten	<b>398</b>	400
	<b>12.011</b>	11.444

**[6] Sonstige betriebliche Aufwendungen**

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

T€	2007/08	2006/07
Aufwendungen aus Aktienoptionen	<b>12.422.487</b>	3.333.474
Aufwendungen für Werbung	<b>264.113</b>	252.994
Aufwendungen für Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	<b>174.091</b>	157.642
Aufwendungen für Beiträge, Gebühren, Honorare, Rechts- und Beratungskosten	<b>49.104</b>	88.903
Aufwendungen aus Währungskursverlusten	<b>111.729</b>	73.736
Aufwendungen für Reparaturen und Instandhaltung	<b>66.568</b>	65.255
Aufwendungen für Mieten und Pachten	<b>49.392</b>	31.136
Übrige betriebliche Aufwendungen	<b>606.211</b>	596.959
	<b>13.743.695</b>	4.600.099

Die Aufwendungen aus Aktienoptionen resultieren insbesondere aus Kurssicherungsgeschäften.

### [7] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2007/08	2006/07
Anteiliger Jahresüberschuss	<b>1.007.266</b>	702.406
Aufhebung der Wertminderung	<b>0</b>	520.758
	<b>1.007.266</b>	1.223.164

Aufgrund der von Volkswagen vorgelegten Konzernjahresabschlusszahlen für das Geschäftsjahr 2006 und dem positiven Ausblick für das Geschäftsjahr 2007 des Volkswagen Konzerns war im Vorjahreszeitraum eine Neubewertung der Beteiligung erforderlich. Als erzielbarer Betrag wurde der Nutzungswert zugrunde gelegt. Die at Equity bewerteten Anteile wurden im Zuge dieser Neuermittlung an den fortgeführten Buchwert angepasst.

### [8] Finanzierungsaufwendungen

T€	2007/08	2006/07
Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	<b>37.337</b>	31.131
Zinsen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	<b>28.184</b>	27.709
Aufzinsung von Schulden	<b>65.521</b>	58.840
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<b>482.787</b>	213.392
	<b>548.308</b>	272.232

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen setzen sich aus Zinsaufwendungen aus der operativen Geschäftstätigkeit und der Begebung von Anleihen zusammen. In den Finanzierungsaufwendungen sind Zinsaufwendungen in Höhe von T€ 361.161 (Vorjahr: T€ 73.784) enthalten, welche aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten resultieren, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden.

### [9] Übriges Finanzergebnis

Das Übrige Finanzergebnis in Höhe von T€ 400.429 (Vorjahr: T€ 167.215) betrifft die Sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge und resultiert im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren und Festgeldanlagen. Darüber hinaus enthält es auch Erträge aus verzinslichen Forderungen und Darlehen. Im Übrigen Finanzergebnis sind Zinserträge in Höhe von T€ 304.640 (Vorjahr: T€ 41.339) enthalten, welche aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten resultieren, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden.

### [10] Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2007/08	2006/07
Tatsächliche Steuern	<b>1.943.075</b>	1.135.019
davon periodenfremde Erträge	<b>- 718</b>	- 70.048
Latente Steuern	<b>233.925</b>	479.981
	<b>2.177.000</b>	1.615.000

Für die Inlandsgesellschaften kommt aufgrund des Unternehmensteuerreformgesetzes 2008 ein durchschnittlicher Ertragsteuersatz von 30 % (Vorjahr: 39 %) zur Anwendung. Die angewandten Steuersätze für die Auslandsgesellschaften liegen zwischen 0 % und 41 % (Vorjahr: zwischen 0 % und 41 %). Die Senkung des Steuersatzes wurde bereits im Vorjahr bei der Ermittlung der latenten Steuern der deutschen Gesellschaften berücksichtigt. Steuersatzänderungen führten insgesamt im Porsche Konzern zu einer Neubewertung der latenten Steuern und einem damit einhergehenden Steueraufwand von T€ 629 (Vorjahr: T€ 25.932).

Der tatsächliche Steueraufwand wurde aufgrund von bisher nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträgen und Steuergutschriften um T€ 1.306 (Vorjahr: T€ 778) gemindert. Bei den Latenten Steuern führte dies in beiden Berichtsperioden zu keiner Veränderung.

Die Zuschreibungen auf Latente Steuern im Berichtsjahr betragen T€ 954 (Vorjahr: T€ 7.760), die Abschreibungen auf Latente Steuern betragen T€ 0 (Vorjahr: T€ 149). Es bestehen Verlustvorträge in Höhe von T€ 32.160 (Vorjahr: T€ 15.685), für die keine Aktiven Latenten Steuern angesetzt worden sind. Die Verlustvorträge sind in Höhe von T€ 29.900 (Vorjahr: T€ 15.685) unbegrenzt vortragsfähig, während T€ 2.260 (Vorjahr: T€ 0) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind.

Daneben sind insgesamt T€ 8.386 (Vorjahr: T€ 5.820) Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und T€ 18 (Vorjahr: T€ 12) Latente Steuern auf noch nicht genutzte Steuergutschriften aktiviert. Für temporäre Differenzen auf einbehaltene Gewinne bei Tochtergesellschaften in Höhe von T€ 33.190 (Vorjahr: T€ 26.159) wurden keine Latenten Steuern angesetzt, da diese Gewinne vorrangig zum weiteren Ausbau der Geschäftstätigkeit an den einzelnen Standorten eingesetzt werden sollen. Von einer Ermittlung der potenziellen steuerlichen Auswirkungen auf die nicht einbehaltenden Gewinne wurde wegen unverhältnismäßig hohen Aufwands abgesehen.



Die Unterschiede zwischen dem aufgrund des rechnerischen Steuersatzes erwarteten Ertragsteueraufwands und dem tatsächlichen Ertragsteueraufwand können folgender Überleitungsrechnung entnommen werden:

T€	2007/08	2006/07
Ergebnis vor Steuern	<b>8.569.000</b>	5.857.000
Konzernsteuersatz	<b>30%</b>	39%
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand</b>	<b>2.570.700</b>	2.284.230
Steuersatzbedingte Abweichungen	<b>- 42.888</b>	- 135.132
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	<b>- 369.471</b>	- 467.676
Ansatz und Bewertung Latente Steuern	<b>18.566</b>	5.938
Aperiodische Effekte	<b>- 3.252</b>	- 70.454
Sonstige Abweichungen	<b>3.345</b>	- 1.906
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>2.177.000</b>	1.615.000

Die Aktiven und Passiven latenten Steuern auf Ebene der einzelnen Bilanzposten werden in der folgenden Übersicht dargestellt:

T€	Aktive Latente Steuern		Passive Latente Steuern	
	31. 7. 2008	31. 7. 2007	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Finanzanlagen	<b>94.726</b>	86.410	<b>151.918</b>	245.132
Sonstige Aktiva	<b>61.305</b>	71.047	<b>565.889</b>	539.034
Steuerliche Verlustvorräte und Steuerguthaben	<b>8.404</b>	5.832	<b>0</b>	0
Rückstellungen	<b>122.226</b>	180.548	<b>50</b>	2.145
Verbindlichkeiten	<b>25.537</b>	124.302	<b>586.619</b>	292.867
Bruttowert	<b>312.198</b>	468.139	<b>1.304.476</b>	1.079.178
Wertberichtigungen	<b>- 877</b>	- 5.943	<b>0</b>	0
Saldierung	<b>- 300.589</b>	- 451.813	<b>- 300.589</b>	- 451.813
Konsolidierung	<b>83.925</b>	64.731	<b>11.086</b>	- 14.539
Bestand laut Konzernbilanz	<b>94.657</b>	75.114	<b>1.014.973</b>	612.826

#### [11] Ergebnisanteil anderer Gesellschafter

Der Ergebnisanteil anderer Gesellschafter setzt sich zusammen aus den den Minderheiten zugewiesenen Ergebnissen in Höhe von T€13.561 (Vorjahr: T€-10.519).

**[12] Ergebnis je Aktie**

		2007/08	2006/07
Ergebnis nach Steuern	T€	<b>6.392.000</b>	4.242.000
Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	T€	<b>13.561</b>	- 10.519
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber	T€	<b>87.810</b>	55.556
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	T€	<b>6.290.629</b>	4.196.963
Ergebnisanteil Stammaktien	T€	<b>3.145.052</b>	2.098.219
Ergebnisanteil Vorzugsaktien	T€	<b>3.145.577</b>	2.098.744
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	<b>87.500.000</b>	87.500.000
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	<b>87.500.000</b>	87.500.000
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert und verwässert)	€	<b>35,94</b>	23,98
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert und verwässert)	€	<b>35,95</b>	23,99

Das Ergebnis je Aktie wird aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE durch die Anzahl der im Geschäftsjahr insgesamt ausgegebenen Aktien ermittelt. Maßnahmen, die zu Verwässerungseffekten führen, ergaben sich nicht.

Am 3. März 2008 wurde die Börsennotierung der Porsche SE im Verhältnis 1:10 umgestellt. Mit dem Aktiensplit wurde das auf 175 Mio. € (Vorjahr: 45,5 Mio. €) erhöhte Grundkapital der Porsche SE in insgesamt 175.000.000 Stückaktien, davon 87.500.000 Stammaktien sowie 87.500.000 Vorzugsaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils €1, neu eingeteilt. Diesen Schritt hatte die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE am 25. Januar 2008 beschlossen. Die entsprechenden Satzungsänderungen wurden am 21. Februar 2008 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen. Die Berechnung des unverwässerten und verwässerten Ergebnisses je Aktie wurde für die dargestellten Berichtsperioden an die veränderte Anzahl der Stamm- und Vorzugsaktien angepasst.

**[13] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung**

Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand umfasst ausschließlich die Bilanzposition Flüssige Mittel, die sich aus Kassenbeständen, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten zusammensetzt. Die Einflüsse aus wechselkursbedingten Änderungen der Flüssigen Mittel betragen im Konzern T€-11.145 (Vorjahr: T€-6.184).

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des Porsche Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und Mittelabflüsse verändert haben. Hierzu werden die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung nach laufender Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit einschließlich Geldanlagen in Wertpapiere sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt.

Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt. Die Mittelzu- und Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit umfassen neben Zu- und Abgängen bei den Sach- und Finanzanlagen sowie bei den Immateriellen Vermögenswerten auch Ein- und Auszahlungen aus dem Verkauf und Erwerb von Tochterunternehmen bzw. Händlerbetrieben. Ebenfalls werden hier die Veränderungen der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

Die Mittelzu- und -abflüsse aus Investitionstätigkeit einschließlich der Geldanlagen in Wertpapiere ergänzen die Investitionstätigkeit um Veränderungen der Geldanlagen in Wertpapiere. In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen, aus der Tilgung von Krediten, an außenstehende Gesellschafter und Hybridkapitalgeber und den Auszahlungen aus Aktienoptionsgeschäften auch die Zahlungsmittelzuflüsse aus Kapitaleinzahlungen der Hybridkapitalgeber, aus der Aufnahme von Krediten, aus den Einzahlungen aus Aktienoptionsgeschäften sowie die Veränderung der Sonstigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Demgegenüber wird ausgehend vom Ergebnis nach Steuern der Mittelzu- und -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge, das sind im Wesentlichen Abschreibungen und die Veränderungen der Rückstellungen sowie sonstige zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. Die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus der Marktbewertung von Aktienoptionen und der Wertfortschreibung der at Equity bilanzierten Anteile. Die Veränderungen der Bilanzpositionen, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, werden um nicht zahlungswirksame Effekte angepasst. Aus diesem Grund sind die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen mit den entsprechenden Werten aus der veröffentlichten Konzernbilanz nicht unmittelbar abstimmbaar.

Im Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

T€	2007/08	2006/07
Gezahlte Zinsen	<b>- 478.358</b>	- 338.826
Erhaltene Zinsen	<b>342.164</b>	110.478
Bezahlte Ertragsteuern	<b>- 833.602</b>	- 568.833
Erstattete Ertragsteuern	<b>8.223</b>	685
Erhaltene Dividenden	<b>160.411</b>	111.093

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### [14] Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte

Unter den Immateriellen Vermögenswerten werden die erworbenen Entwicklungsleistungen, Zuschüsse für Werkzeugkosten, aktivierte Entwicklungskosten für Fahrzeuge, Geschäfts- oder Firmenwerte, Lizenzen und Software ausgewiesen.

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen, das sind die Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie die Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, haben sich wie folgt entwickelt:

T€	2007/08	2006/07
Forschungs- und Entwicklungskosten	<b>874.329</b>	723.560
Abschreibungen	<b>- 35.875</b>	- 27.445
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	<b>61.189</b>	37.985
	<b>899.643</b>	734.100

Der Buchwert der Geschäfts- oder Firmenwerte im Porsche Konzern zum 31. Juli 2008 beläuft sich auf T€10.820 und ist somit im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Die bestehenden Geschäfts- oder Firmenwerte sind im Wesentlichen Mieschke Hoffmann und Partner Gesellschaft für Management und IT-Beratung mbH, Freiberg am Neckar (T€4.226) und Porsche Enterprises, Inc., Wilmington/Delaware, USA, (T€3.289) zuzuordnen. Ein Wertminderungsbedarf für die Geschäfts- oder Firmenwerte ergab sich bisher nicht.

Die Immateriellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

T€	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte	Entwicklungs- kosten	Geschäfts- oder Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
Stand 1. 8. 2006	353.644	175.806	10.820	20.441	560.711
Währungsdifferenzen	- 840	0	0	- 35	- 875
Änderungen Konsolidierungskreis	- 1.268	0	0	0	- 1.268
Zugänge	13.850	37.985	0	36.303	88.138
Umbuchungen	17.203	0	0	- 17.136	67
Abgänge	2.123	0	0	0	2.123
<b>Stand am 31. 7. 2007</b>	<b>380.466</b>	<b>213.791</b>	<b>10.820</b>	<b>39.573</b>	<b>644.650</b>
<b>Abschreibungen</b>					
Stand 1. 8. 2006	232.177	78.239	0	0	310.416
Währungsdifferenzen	- 740	0	0	0	- 740
Änderungen Konsolidierungskreis	- 1.212	0	0	0	- 1.212
Zugänge	47.302	27.445	0	0	74.747
Zugänge außerplanmäßig	20	0	0	0	20
Abgänge	2.107	0	0	0	2.107
Zuschreibungen	0	0	0	0	0
<b>Stand am 31. 7. 2007</b>	<b>275.440</b>	<b>105.684</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>381.124</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
Stand 1. 8. 2007	<b>380.466</b>	<b>213.791</b>	<b>10.820</b>	<b>39.573</b>	<b>644.650</b>
Währungsdifferenzen	- 1.913	0	0	0	- 1.913
Änderungen Konsolidierungskreis	137	0	0	0	137
Zugänge	20.100	61.189	0	101.578	182.867
Umbuchungen	12.266	0	0	- 12.006	260
Abgänge	736	0	0	0	736
<b>Stand am 31. 7. 2008</b>	<b>410.320</b>	<b>274.980</b>	<b>10.820</b>	<b>129.145</b>	<b>825.265</b>
<b>Abschreibungen</b>					
Stand 1. 8. 2007	<b>275.440</b>	<b>105.684</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>381.124</b>
Währungsdifferenzen	- 1.790	0	0	0	- 1.790
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0
Zugänge	51.643	35.875	0	0	87.518
Abgänge	649	0	0	0	649
Zuschreibungen	0	0	0	0	0
<b>Stand am 31. 7. 2008</b>	<b>324.644</b>	<b>141.559</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>466.203</b>
Restbuchwert zum 31. 7. 2007	105.026	108.107	10.820	39.573	263.526
<b>Restbuchwert zum 31. 7. 2008</b>	<b>85.676</b>	<b>133.421</b>	<b>10.820</b>	<b>129.145</b>	<b>359.062</b>

## [15] Entwicklung der Sachanlagen

T€	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
Stand 1. 8. 2006	734.558	459.186	2.046.014	101.414	3.341.172
Währungsdifferenzen	18	1	- 1.300	- 122	- 1.403
Änderungen Konsolidierungskreis	- 166	- 673	- 319	0	- 1.158
Zugänge	70.576	18.612	166.710	234.984	490.882
Umbuchungen	23.546	7.918	37.069	- 68.600	- 67
Abgänge	4.182	13.991	63.337	0	81.510
<b>Stand am 31. 7. 2007</b>	<b>824.350</b>	<b>471.053</b>	<b>2.184.837</b>	<b>267.676</b>	<b>3.747.916</b>
<b>Abschreibungen</b>					
Stand 1. 8. 2006	290.943	360.462	1.511.013	402	2.162.820
Währungsdifferenzen	- 309	- 10	- 692	- 10	- 1.021
Änderungen Konsolidierungskreis	- 112	- 534	- 258	0	- 904
Zugänge	20.381	25.768	220.464	0	266.613
Zugänge außerplanmäßig	0	0	23	0	23
Abgänge	1.273	13.522	42.863	0	57.658
Zuschreibungen	0	0	0	392	392
<b>Stand am 31. 7. 2007</b>	<b>309.630</b>	<b>372.164</b>	<b>1.687.687</b>	<b>0</b>	<b>2.369.481</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
Stand 1. 8. 2007	<b>824.350</b>	<b>471.053</b>	<b>2.184.837</b>	<b>267.676</b>	<b>3.747.916</b>
Währungsdifferenzen	- 9.711	- 428	- 4.441	- 491	- 15.071
Änderungen Konsolidierungskreis	921	0	772	113	1.806
Zugänge	156.544	45.993	178.269	223.895	604.701
Umbuchungen	17.432	39.737	45.469	- 102.898	- 260
Abgänge	3.654	5.949	56.125	586	66.314
<b>Stand am 31. 7. 2008</b>	<b>985.882</b>	<b>550.406</b>	<b>2.348.781</b>	<b>387.709</b>	<b>4.272.778</b>
<b>Abschreibungen</b>					
Stand 1. 8. 2007	<b>309.630</b>	<b>372.164</b>	<b>1.687.687</b>	<b>0</b>	<b>2.369.481</b>
Währungsdifferenzen	- 3.303	- 281	- 3.430	0	- 7.014
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0
Zugänge	22.359	30.752	228.702	0	281.813
Abgänge	1.760	4.889	33.218	0	39.867
Zuschreibungen	0	0	0	0	0
<b>Stand am 31. 7. 2008</b>	<b>326.926</b>	<b>397.746</b>	<b>1.879.741</b>	<b>0</b>	<b>2.604.413</b>
Restbuchwert zum 31. 7. 2007	514.720	98.889	497.150	267.676	1.378.435
<b>Restbuchwert zum 31. 7. 2008</b>	<b>658.956</b>	<b>152.660</b>	<b>469.040</b>	<b>387.709</b>	<b>1.668.365</b>

### [16] Entwicklung der Finanzanlagen

T€	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Sonstige Ausleihungen	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>				
Stand 1. 8. 2006	3.784.491	27.610	145	3.812.246
Währungsdifferenzen	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0
Zugänge	3.274.842	39.690	148	3.314.680
Umbuchungen	0	0	0	0
Abgänge	0	0	9	9
<b>Stand am 31. 7. 2007</b>	<b>7.059.333</b>	<b>67.300</b>	<b>284</b>	<b>7.126.917</b>
<b>Abschreibungen</b>				
Stand 1. 8. 2006	520.758	0	0	520.758
Währungsdifferenzen	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0
Zugänge	0	0	0	0
Zugänge außerplanmäßig	0	0	0	0
Abgänge	0	0	0	0
Zuschreibungen	520.758	0	0	520.758
<b>Stand am 31. 7. 2007</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>				
Stand 1. 8. 2007	<b>7.059.333</b>	<b>67.300</b>	<b>284</b>	<b>7.126.917</b>
Währungsdifferenzen	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0
Zugänge	<b>1.070.516</b>	0	8	<b>1.070.524</b>
Umbuchungen	0	0	0	0
Abgänge	0	<b>3.870</b>	0	<b>3.870</b>
<b>Stand am 31. 7. 2008</b>	<b>8.129.849</b>	<b>63.430</b>	<b>292</b>	<b>8.193.571</b>
<b>Abschreibungen</b>				
Stand 1. 8. 2007	0	0	0	0
Währungsdifferenzen	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0
Zugänge	0	0	0	0
Abgänge	0	0	0	0
Zuschreibungen	0	0	0	0
<b>Stand am 31. 7. 2008</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Restbuchwert zum 31. 7. 2007	7.059.333	67.300	284	7.126.917
<b>Restbuchwert zum 31. 7. 2008</b>	<b>8.129.849</b>	<b>63.430</b>	<b>292</b>	<b>8.193.571</b>

**[17] Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte sowie des gesamten Anlagevermögens**

T€	Vermietete Vermögens- werte	Anlage- vermögen Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand 1. 8. 2006	1.320.191	9.034.320
Währungsdifferenzen	- 77.930	- 80.208
Änderungen Konsolidierungskreis	0	- 2.426
Zugänge	625.724	4.519.424
Umbuchungen	0	0
Abgänge	535.160	618.802
<b>Stand am 31. 7. 2007</b>	<b>1.332.825</b>	<b>12.852.308</b>
Abschreibungen		
Stand 1. 8. 2006	359.541	3.353.535
Währungsdifferenzen	- 20.212	- 21.973
Änderungen Konsolidierungskreis	0	- 2.116
Zugänge	182.893	524.253
Zugänge außerplanmäßig	0	43
Abgänge	180.376	240.141
Zuschreibungen	0	521.150
<b>Stand am 31. 7. 2007</b>	<b>341.846</b>	<b>3.092.451</b>
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand 1. 8. 2007	<b>1.332.825</b>	<b>12.852.308</b>
Währungsdifferenzen	<b>- 153.822</b>	<b>- 170.806</b>
Änderungen Konsolidierungskreis	<b>0</b>	<b>1.943</b>
Zugänge	<b>573.939</b>	<b>2.432.031</b>
Umbuchungen	<b>0</b>	<b>0</b>
Abgänge	<b>468.961</b>	<b>539.881</b>
<b>Stand am 31. 7. 2008</b>	<b>1.283.981</b>	<b>14.575.595</b>
Abschreibungen		
Stand 1. 8. 2007	<b>341.846</b>	<b>3.092.451</b>
Währungsdifferenzen	<b>- 48.373</b>	<b>- 57.177</b>
Änderungen Konsolidierungskreis	<b>0</b>	<b>0</b>
Zugänge	<b>200.041</b>	<b>569.372</b>
Abgänge	<b>156.652</b>	<b>197.168</b>
Zuschreibungen	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Stand am 31. 7. 2008</b>	<b>336.862</b>	<b>3.407.478</b>
Restbuchwert zum 31. 7. 2007	990.979	9.759.857
<b>Restbuchwert zum 31. 7. 2008</b>	<b>947.119</b>	<b>11.168.117</b>



Der Porsche Konzern tritt im Geschäftsfeld Finanzdienstleistungen als Leasinggeber auf und vermietet hauptsächlich eigene Produkte.

Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating Leasingverträgen in Höhe von T€ 404.174 (Vorjahr: T€ 448.993) stellen sich wie folgt dar:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Restlaufzeit bis 1 Jahr	<b>186.577</b>	199.378
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	<b>217.597</b>	249.615
	<b>404.174</b>	448.993

Die Verträge werden über eine Laufzeit von 6 bis 60 Monaten abgeschlossen und beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. An bedingten Leasingzahlungen, insbesondere in Abhängigkeit von der Fahrleistung, wurden T€ 1.684 (Vorjahr: T€ 2.337) vereinnahmt.

#### [18] Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	<b>83.387</b>	84.813
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	<b>41.611</b>	45.240
Fertige Erzeugnisse und Waren	<b>631.949</b>	495.156
Geleistete Anzahlungen	<b>57</b>	0
	<b>757.004</b>	625.209

Von dem Gesamtbetrag der zum Stichtag bilanzierten Vorräte in Höhe von T€ 757.004 (Vorjahr: T€ 625.209) sind T€ 208.860 (Vorjahr: T€ 195.780) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von T€ 4.374.680 (Vorjahr: T€ 4.076.872) als Aufwand erfasst. Im Geschäftsjahr wurden Wertminderungen von Vorräten in Höhe von T€ 1.031 (Vorjahr: T€ 1.118) und Wertaufholungen in Höhe von T€ 7.507 (Vorjahr: T€ 7.928) ergebniswirksam erfasst. Die Wertaufholungen ergaben sich aufgrund neuer Erkenntnisse.

**[19] Lang- und kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	<b>28.038</b>	26.487
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	<b>239.416</b>	239.421
	<b>267.454</b>	265.908
davon langfristig	<b>2.679</b>	20.772
davon kurzfristig	<b>264.775</b>	245.136

Die Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen ermitteln sich wie folgt:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	<b>77.489</b>	107.968
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	<b>- 16.514</b>	- 77.231
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen	<b>60.975</b>	30.737
Erhaltene Anzahlungen	<b>- 32.937</b>	- 4.250
	<b>28.038</b>	26.487

Der Umsatz aus langfristigen Fertigungsaufträgen beläuft sich auf T€64.799 (Vorjahr: T€51.522). Die mit den Kunden abgerechneten Aufträge und Teilaufträge werden unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Für die ausgewiesenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden keine wesentlichen Wertberechtigungen vorgenommen.

Eine wesentliche Risikokonzentration bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen besteht wegen der diversifizierten Kundenstruktur von Porsche nicht. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Netto-Forderungen. Die Zeitwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

**[20] Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	<b>1.773.101</b>	1.781.514
davon langfristig	<b>1.301.256</b>	1.321.635
davon kurzfristig	<b>471.845</b>	459.879

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierungen einschließlich fälliger Raten in Höhe von T€492.094 (Vorjahr: T€504.244) sowie Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen vor Wertberichtigungen in Höhe von T€1.316.518 (Vorjahr: T€1.317.088). Davon waren Forderungen in Höhe von T€35.511 (Vorjahr: T€39.818) zum Bilanzstichtag wertberichtigt. Wesentliche Risikokonzentrationen bestanden bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen nicht. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Netto-Forderungen.

Die Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen resultieren aus Fahrzeugfinanzierungen und gliedern sich wie folgt:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Bruttogesamtinvestition in das Leasingverhältnis	<b>1.475.202</b>	1.485.280
Restlaufzeit bis 1 Jahr	<b>503.699</b>	489.638
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	<b>971.192</b>	995.334
Restlaufzeit größer 5 Jahre	<b>311</b>	308
Noch nicht realisierter Finanzertrag	<b>- 158.684</b>	- 168.192
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen	<b>1.316.518</b>	1.317.088
Restlaufzeit bis 1 Jahr	<b>427.703</b>	413.864
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	<b>888.504</b>	902.979
Restlaufzeit größer 5 Jahre	<b>311</b>	245

Die Verträge beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Preisanpassungen können sich im Zusammenhang mit steuerlichen Änderungen ergeben.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden grundsätzlich durch Sicherungsübereignungen oder Bürgschaften gesichert. Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 3,0% und 18,1% (Vorjahr: 2,7% und 15,8%) zu verzinsen. An bedingten Leasingzahlungen, insbesondere in Abhängigkeit von der Fahrleistung, wurden T€823 (Vorjahr: T€202) vereinnahmt. Der Betrag der nicht garantierten Restwerte, die zu Gunsten des Porsche Konzerns anfallen, beträgt T€283.138 (Vorjahr: T€347.398).

In Abhängigkeit vom Liquiditätsbedarf und von Marktgegebenheiten werden bestimmte Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen an Dritte verkauft. Hierbei wird überprüft, ob die Kriterien zur Ausbuchung der im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen erfüllt sind. Bei Nichterfüllung der Kriterien, so genannte unechte Forderungsverkäufe, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Forderungsverkäufe im Rahmen von Asset-Backed-Security-Transaktionen, welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum Bilanzstichtag zu einem Buchwert an Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 1.132 Mio. € (Vorjahr: 1.160 Mio. €). Die mit den unechten Forderungsverkäufen verbundenen Chancen und Risiken entsprechen im Wesentlichen den Chancen und Risiken der nicht veräußerten Forderungen. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit den übertragenen und nicht ausgebuchten Forderungen im Zusammenhang stehen, belaufen sich auf 1.084 Mio. € (Vorjahr: 1.020 Mio. €).

**[21] Lang- und kurzfristige Sonstige Forderungen und Vermögenswerte**

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Derivative Finanzinstrumente	<b>18.329.815</b>	5.556.490
Sonstige finanzielle Forderungen	<b>1.455.674</b>	125.625
Übrige Forderungen	<b>230.161</b>	184.850
Aktive Rechnungsabgrenzungen	<b>15.978</b>	23.139
	<b>20.031.628</b>	5.890.104
davon langfristig	<b>732.104</b>	285.662
davon kurzfristig	<b>19.299.524</b>	5.604.442

Die Position Derivative Finanzinstrumente umfasst insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Aktienoptionen, Aktientermingeschäfte und kombinierte Optionsgeschäfte (Compounder). Sie weist mit einem Teilbetrag in Höhe von T€712.204 (Vorjahr: T€268.800) eine Restlaufzeit von über einem Jahr auf. Die sonstigen finanziellen Forderungen betreffen in Höhe von T€1.270.440 (Vorjahr: T€0) Sicherheitsleistungen im Zusammenhang mit zukünftigen Aktienerwerben. Darüber hinaus sind Sicherheiten in Höhe von T€60.934 (Vorjahr: T€64.561) im Zusammenhang mit Fahrzeugfinanzierungen begeben. Die Sicherheiten werden grundsätzlich zum Vertragsabschluss bilanziert, die Ausbuchung erfolgt mit Ablauf des Vertragsverhältnisses.

Die übrigen Forderungen beinhalten im Wesentlichen sonstige Steuern und geleistete Anzahlungen und haben in Höhe von T€17.821 (Vorjahr: T€14.892) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Aktive Rechnungsabgrenzungen in Höhe von T€15.978 (Vorjahr: T€23.139) ergeben sich im Wesentlichen aus Mieten und Marketingaufwendungen sowie abgegrenzten Wartungsaufwendungen für Hard- und Software. Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält Abgrenzungen in Höhe von T€2.079 (Vorjahr: T€2.170) mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Auf die ausgewiesenen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte wurden keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen.

**[22] Ertragsteuerforderungen**

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Laufende Ertragsteuerforderungen	<b>91.882</b>	90.860
davon langfristig	<b>57.360</b>	63.598
davon kurzfristig	<b>34.522</b>	27.262

Im Geschäftsjahr 2006/07 wurde aufgrund geänderter gesetzlicher Bestimmungen in Deutschland erstmalig ein Körperschaftsteuererstattungsanspruch als laufender Ertragsteueranspruch aktiviert und in der Bilanz mit einem Barwert in Höhe von T€63.598 angesetzt. Dieser Anspruch wird nicht mehr über Ausschüttungen realisiert, sondern über 10 Jahre gleichmäßig ausbezahlt. Am Bilanzstichtag betrug der Barwert des Erstattungsanspruchs T€65.467.

### [23] Wertpapiere

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Aktien	<b>138.146</b>	186.097
Investmentanteile	<b>212.354</b>	638.179
Festverzinsliche Wertpapiere	<b>3.586.601</b>	929.773
Übrige Wertpapiere	<b>466.841</b>	679.709
	<b>4.403.942</b>	2.433.758
davon langfristig	<b>1.020.716</b>	1.014.573
davon kurzfristig	<b>3.383.226</b>	1.419.185

In den Wertpapieren sind Wertpapiere erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert mit einem Buchwert von T€ 431.388 (Vorjahr: T€ 122.732) bilanziert.

### [24] Flüssige Mittel

Bei den Flüssigen Mitteln in Höhe von T€ 6.989.501 (Vorjahr: T€ 2.410.066) handelt es sich um Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten.

### [25] Eigenkapital und Anteile anderer Gesellschafter

Die Entwicklung des Eigenkapitals und der Anteile anderer Gesellschafter ist im Eigenkapitalspiegel dargestellt.

#### Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt 175 Mio. € (Vorjahr: 45,5 Mio. €) und ist in 87.500.000 Stammaktien sowie 87.500.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von € 1 entfällt, aufgeteilt und voll eingezahlt. Die Vorzugsaktien sind mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

Mit Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE vom 25. Januar 2008 wurde das gezeichnete Kapital aus Gesellschaftsmitteln um 129,5 Mio. € auf 175 Mio. € (Vorjahr: 45,5 Mio. €) ohne Ausgabe neuer Aktien durch Umwandlung eines Teilbetrages in Höhe von 129,5 Mio. € der in der Bilanz der Gesellschaft zum 31. Juli 2007 ausgewiesenen Gewinnrücklagen zum gezeichneten Kapital erhöht. Die entsprechenden Satzungsänderungen wurden am 21. Februar 2008 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 25. Januar 2012 das Grundkapital der Gesellschaft um insgesamt bis zu 22,75 Mio. € durch ein oder mehrmalige Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stammaktien und/oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bareinlagen und/oder Sacheinlagen zu erhöhen.

### **Kapitalrücklage**

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Einstellungen aus Aufgeldern und ist zum Vorjahr unverändert.

### **Gewinnrücklagen**

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um Rücklagen für angesammelte Gewinne, Rücklagen für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren und Rücklagen für Cash-flow Hedges. Die angesammelten Gewinne enthalten die laufenden und die in Vorjahren von der Porsche SE und einbezogenen Tochtergesellschaften erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne sowie erfolgsneutrale Transaktionen.

Der Jahresabschluss der Porsche SE zum 31. Juli 2008 weist einen Bilanzgewinn in Höhe von 2.190.000.000 € aus. Ein Vorschlag an die Hauptversammlung zur Verwendung des Bilanzgewinns lag zum Zeitpunkt der Freigabe des Abschlusses durch den Vorstand noch nicht vor.

In der Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts dieser Wertpapiere erfasst.

In der Rücklage für die Absicherung von Cashflows wird der Teil des Gewinns oder Verlusts aus einem Sicherungsinstrument zur Absicherung von Cashflows erfasst, der als effektive Absicherung ermittelt wurde.

### **Währungsumrechnung**

Die Rücklage für Währungsumrechnung dient der Erfassung von Differenzen aus der Umrechnung der Abschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften.

### **Hybridkapital**

Im Dezember 2007 hat der Konzern im Rahmen einer Privatplatzierung eine Hybrid-Anleihe im Volumen von 1 Mrd. € herausgegeben und bei großen institutionellen Investoren in Europa, Asien und dem Mittleren Osten platziert. Diese Anleihe wird mit 6,25% verzinst und hat wie die bestehende US Dollar Hybridanleihe eine unendliche Laufzeit. Das gesamte Hybridkapital beinhaltet ein Nominalvolumen von 1 Mrd. € sowie 1 Mrd. US Dollar (Vorjahr: 1 Mrd. US Dollar) und stellt gemäß den Regelungen des IAS 32 Eigenkapital des Konzerns dar. Die Währungsumrechnung des Hybridkapitals in US Dollar basiert auf dem Kurs zum Emissionszeitpunkt.

### **Gezahlte Dividenden**

Im Geschäftsjahr 2007/08 hat die Porsche SE für das Geschäftsjahr 2006/07 vor dem durchgeführten Aktiensplit im Verhältnis 1:10 je Stammaktie eine Dividende von 6,94 € plus 15,00 € Sonderdividende (Vorjahr: 5,94 € plus 3,00 € Sonderdividende) sowie je Vorzugsaktie 7,00 € plus 15,00 € Sonderdividende (Vorjahr: 6,00 € plus 3,00 € Sonderdividende) ausgeschüttet. Damit beträgt die gezahlte Dividendensumme für Stammaktien T€ 191.975 (Vorjahr: T€ 78.225) und für Vorzugsaktien T€ 192.500 (Vorjahr: T€ 78.750).

**Anteile anderer Gesellschafter**

Die Kündigungsrechte von Minderheitsgesellschaftern vollkonsolidierter Unternehmen sind als Finanzverbindlichkeit ausgewiesen.

**Kapitalmanagement**

Vorrangiges Ziel des Kapitalmanagements im Porsche Konzern ist eine kontinuierliche und langfristige Steigerung des Unternehmenswertes und die Sicherung der Liquidität. Dies geschieht, um nachhaltig das Interesse der Anteilseigner und der Mitarbeiter sowie der übrigen Anspruchsgruppen zu sichern.

Die Steuerung erfolgt im Geschäftsfeld Fahrzeuggeschäft über die Verzinsung des investierten Vermögens sowie im Geschäftsfeld Finanzdienstleistung auf Basis der Eigenkapitalrendite.

Der Porsche Konzern verfügt über ein aktives Fremdkapitalmanagement, mit der Aufgabe der Reduzierung der Kapitalkosten sowie der Optimierung der Kapitalstruktur.

Das Gesamtkapital, definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzverbindlichkeiten, stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
<b>Eigenkapital</b>	<b>16.846.046</b>	9.481.026
Anteil am Gesamtkapital	<b>51%</b>	59%
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	<b>3.488.699</b>	3.539.237
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	<b>12.897.337</b>	3.010.024
<b>Summe Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>16.386.036</b>	6.549.261
Anteil am Gesamtkapital	<b>49%</b>	41%
<b>Gesamtkapital</b>	<b>33.232.082</b>	16.030.287

Der Anstieg des Eigenkapitals ist im Wesentlichen auf die gestiegenen Gewinnrücklagen zurückzuführen. Die Verringerung des prozentualen Eigenkapitalanteils am Gesamtkapital resultiert aus der Erhöhung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten.

**[26] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Mitarbeitern der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften stehen Ansprüche im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung zu. Die Versorgungsleistungen variieren dabei nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und basieren grundsätzlich auf der Beschäftigungsdauer und auf dem bezogenen Entgelt der begünstigten Mitarbeiter. Die unmittelbaren und mittelbaren Verpflichtungen umfassen solche aus bereits laufenden Pensionen sowie Anwartschaften für zukünftig zu zahlende Pensionen und Altersruhegelder.

Die betriebliche Altersversorgung erfolgt im Konzern überwiegend durch leistungsorientierte Versorgungspläne, daneben existieren auch beitragsorientierte Versorgungspläne. Die Beitragszusagen („Defined Contribution Plans“) betreffen hauptsächlich inländische Gesellschaften, die aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Beiträge an die staatliche Rentenversicherungsanstalt

abzuführen haben. Im Inland wurden an die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von T€61.680 (Vorjahr: T€55.532) geleistet. Die leistungsorientierten Versorgungspläne werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren errechnet. Die Pensionsverpflichtungen werden mit dem Barwert der am Bewertungsstichtag verdienten Pensionsansprüche inklusive wahrscheinlicher künftiger Erhöhungen von Renten und Gehältern berücksichtigt. Der Verpflichtungsumfang für aktive Mitarbeiter erhöht sich jährlich um die Aufzinsung und um den Barwert der im Wirtschaftsjahr neu verdienten Pensionsansprüche.

Der überwiegende Anteil der Versorgungsleistungen betrifft die Porsche AG. Zudem besteht mit der Porsche VarioRente in Deutschland ein persönliches Vorsorgekapital, das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird.

Die Berechnung der Pensionsverpflichtung erfolgt nach versicherungsmathematischen Methoden. Hierin enthalten sind Annahmen zu künftigen Lohn- und Gehaltstrends sowie Rententrends. Diese Berechnungsparameter werden vom Unternehmen jährlich geschätzt. Die Bewertung erfolgt unter folgenden Annahmen:

#### Versicherungsmathematische Annahmen

%	Deutschland		Großbritannien		USA	
	2007/08	2006/07	2007/08	2006/07	2007/08	2006/07
Abzinsungssatz	<b>5,70</b>	5,25	<b>6,00</b>	5,70	<b>6,25</b>	6,00
Erwartete Renditen auf das Planvermögen	-	-	<b>5,63</b>	5,47	<b>6,00</b>	6,00
Lohn- und Gehaltssteigerungen	<b>3,00</b>	3,00	<b>4,00</b>	4,00	<b>4,00</b>	4,00
Kostentrend medizinische Versorgung	-	-	-	-	<b>5,00</b>	5,00
Karrieretrend	<b>0,50</b>	0,50	-	-	-	-
Rentensteigerungen	<b>2,00</b>	2,00	<b>3,80</b>	3,00	<b>3,00</b>	3,00

Bei Erhöhung bzw. Minderung des angenommenen Kostentrends um einen Prozentpunkt im Bereich der medizinischen Versorgung ergeben sich folgende Auswirkungen:

T€	Erhöhung		Minderung	
	31. 7. 2008	31. 7. 2007	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Dienstzeit- und Zinsaufwand	<b>371</b>	25	<b>343</b>	- 26
Verpflichtung für medizinische Versorgungsleistungen	<b>3.860</b>	336	<b>3.556</b>	- 309



Die Zusammensetzung der ergebniswirksam erfassten Beträge kann aus nachstehender Tabelle entnommen werden.

T€	2007/08	2006/07
Dienstzeitaufwand	<b>24.981</b>	32.194
Zinsaufwand	<b>37.969</b>	33.660
Erwarteter Ertrag des Fondsvermögens	<b>- 2.162</b>	- 2.494
Amortisierte versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	<b>- 233</b>	161
Erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	<b>0</b>	23
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	<b>60.555</b>	63.544

Die erwarteten Erträge der im Planvermögen enthaltenen Anlageklassen werden auf der Grundlage historischer Marktdaten sowie der Renditeannahmen für jede Anlageklasse ermittelt. Historische Börsendaten werden analysiert und langfristige historische Verhältnisse zwischen Aktienanlagen und festverzinslichen Anlagen werden übereinstimmend mit dem allgemein anerkannten Marktgrundsatz gewahrt, welcher besagt, dass Vermögenswerte mit höherer Volatilität auf längere Sicht eine höhere Rendite erzielen. Für die meisten Anlagenklassen wird ein aktives Anlagenmanagement betrieben und entsprechend bei den Renditeannahmen berücksichtigt. Ebenso stützt die gewichtete Durchschnittsrendite jeder Anlageklasse die langfristig erwarteten Renditeannahmen des Konzerns.

Die tatsächlichen Erträge aus dem Planvermögen betragen im Geschäftsjahr T€ 1.084 (Vorjahr: T€ 3.747).

Die Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen sowie des Planvermögens zu Marktwerten wird nachfolgend dargestellt.

#### Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

T€	2007/08	2006/07
Stand 1. 8.	<b>743.671</b>	758.668
Währungsdifferenzen	<b>- 6.206</b>	- 2.587
Dienstzeitaufwand	<b>24.981</b>	32.194
Zinsaufwand	<b>37.969</b>	33.660
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	<b>0</b>	11
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	<b>- 43.396</b>	- 78.262
Geleistete Rentenzahlungen	<b>- 19.758</b>	- 19.514
Mitarbeiterbeiträge für betriebliche Altersvorsorge	<b>22.553</b>	19.501
Stand am 31. 7.	<b>759.814</b>	743.671

### Entwicklung des Planvermögens zu beizulegenden Werten

T€	2007/08	2006/07
Stand 1. 8.	<b>43.107</b>	37.309
Währungsdifferenzen	<b>- 5.936</b>	- 697
Erwarteter Ertrag des Fondsvermögens	<b>2.162</b>	2.494
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	<b>- 1.736</b>	1.255
Geleistete Rentenzahlungen	<b>- 613</b>	- 648
Arbeitgeberbeiträge	<b>3.690</b>	3.132
Mitarbeiterbeiträge	<b>369</b>	262
Stand am 31. 7.	<b>41.043</b>	43.107

Für das Geschäftsjahr 2008/09 wird mit Beiträgen zu den leistungsorientierten Pensionsplänen in Höhe von insgesamt T€4.120 gerechnet.

Der Finanzierungsstand stellt sich folgendermaßen dar:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Barwert der rückstellungsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	<b>704.359</b>	690.292
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	<b>55.455</b>	53.379
Anwartschaftsbarwerte der Pensionsverpflichtungen	<b>759.814</b>	743.671
Planvermögen zu Marktwerten	<b>- 41.043</b>	- 43.107
Nettoverpflichtung	<b>718.771</b>	700.564
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	<b>56.215</b>	17.836
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	<b>0</b>	- 762
Bilanzwerte zum 31. 7.	<b>774.986</b>	717.638
davon Pensionsrückstellungen	<b>776.553</b>	719.476
davon Sonstiger Vermögenswert	<b>1.567</b>	1.838

Das Portfolio der Planvermögen setzt sich wie folgt zusammen:

%	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Verzinsliche Wertpapiere	<b>90,8</b>	28,7
Übrige Wertpapiere	<b>9,2</b>	7,0
Barbestand	<b>0,0</b>	64,3

Die Beträge der laufenden und der vorangegangenen zwei Berichtsperioden stellen sich wie folgt dar:

T€	2007/08	2006/07	2005/06
Leistungsorientierte Verpflichtung	<b>759.814</b>	743.671	758.668
Planvermögen	<b>- 41.043</b>	- 43.107	- 37.309
Unterdeckung (+)/Überdeckung (-)	<b>718.771</b>	700.564	721.359
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	<b>+ 13,1%</b>	+ 6,0%	- 2,6%
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	<b>- 1,7%</b>	+ 1,3%	+ 1,0%

#### [27] Lang- und kurzfristige Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen

T€	31.7.2008		31.7.2007	
		Davon Restlaufzeit bis ein Jahr		Davon Restlaufzeit bis ein Jahr
Steuerrückstellungen	<b>2.007.629</b>	<b>2.007.629</b>	896.643	896.643
Rückstellungen für Personal	<b>638.608</b>	<b>534.995</b>	594.470	533.284
Rückstellungen für den laufenden Geschäftsbetrieb	<b>893.202</b>	<b>347.459</b>	951.262	390.989
Übrige Sonstige Rückstellungen	<b>308.426</b>	<b>307.746</b>	239.600	236.825
Sonstige Rückstellungen	<b>1.840.236</b>	<b>1.190.200</b>	1.785.332	1.161.098

In den Rückstellungen für den Personal- und Sozialbereich sind im Wesentlichen Verpflichtungen für Urlaubsgeld und Weihnachtsgeldgratifikationen, Verpflichtungen für Erfolgsbeteiligungen und Tantiemen, Altersteilzeit sowie Jubiläumszuwendungen enthalten. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb enthalten insbesondere Vorsorgen für Garantieverpflichtungen, Marketingleistungen und Boni. Die Garantieverpflichtung im Porsche Konzern ergibt sich im Wesentlichen aus gewährten Produktgarantien für die hergestellten Fahrzeuge. Die Rückstellung enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Garantierückstellung ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Rückstellungen für Boni ergeben sich aus erwarteten Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Verkaufserlöse. Die Übrige Sonstigen Rückstellungen beinhalten eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen und enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen, Rückstellungen für Prozessrisiken sowie Entsorgungsverpflichtungen für Altfahrzeuge.

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

T€	Stand 1.8.2007	Kurs- differenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31. 7. 2008
Rückstellungen für Personal	594.470	- 1.505	523.503	0	376.308	101.552	<b>638.608</b>
Rückstellungen für den laufenden Geschäftsbetrieb	951.262	- 6.803	191.979	28.173	264.213	7.196	<b>893.202</b>
Übrige Sonstige Rückstellungen	239.600	- 4.745	338.332	0	227.945	36.816	<b>308.426</b>
	<b>1.785.332</b>	<b>- 13.053</b>	<b>1.053.814</b>	<b>28.173</b>	<b>868.466</b>	<b>145.564</b>	<b>1.840.236</b>

### [28] Lang- und kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

T€	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
31. 7. 2008			
Anleihen	<b>2.294.820</b>	<b>0</b>	<b>2.294.820</b>
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	<b>12.175.471</b>	<b>12.116.257</b>	<b>59.214</b>
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	<b>1.915.745</b>	<b>781.080</b>	<b>1.134.665</b>
	<b>16.386.036</b>	<b>12.897.337</b>	<b>3.488.699</b>
31. 7. 2007			
Anleihen	2.322.252	0	2.322.252
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	2.238.394	2.195.604	42.790
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	1.988.615	814.420	1.174.195
	6.549.261	3.010.024	3.539.237

In den Sonstigen Finanzverbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Kündigungsrechten der Minderheitsgesellschafter in Höhe von T€65.869 (Vorjahr: T€50.215) enthalten.

Unter den Anleihen werden folgende Positionen ausgewiesen:

		Volumen in T Landes- währung	Buchwert in T€	Marktwert in T€	Laufzeit in Jahren	Fälligkeit	Zinssatz nominal in %	Zinssatz effektiv in %
<b>Anleihen</b>								
Anleihe von 2006	EUR	1.000.000	998.171	962.600	5	Jan. 11	3,500	3,580
Anleihe von 2006	EUR	900.000	891.706	803.700	10	Jan. 16	3,875	4,020
Privatplatzierung von 2004	USD	200.000	130.441	130.441	7	Mrz. 11	4,470	4,470
Privatplatzierung von 2004	USD	150.000	97.014	97.014	10	Mrz. 14	4,980	4,980
Privatplatzierung von 2004	USD	75.000	48.669	48.669	12	Mrz. 16	5,130	5,130
Privatplatzierung von 2004	USD	200.000	128.819	128.819	15	Mrz. 19	5,330	5,330

Bei den beiden im Geschäftsjahr 2006 emittierten Anleihen handelt es sich um festverzinsliche Anleihen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Bei den übrigen Anleihen handelt es sich ebenfalls um festverzinsliche Titel. Sie werden ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert (Wertänderung 2007/08: Aufwand T€27.027 (Vorjahr: T€5.009)).

Zur Absicherung der durch die Festverzinslichkeit gegebenen Zinsänderungsrisiken wurden Sicherungsgeschäfte abgeschlossen, die ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert angesetzt werden (Wertänderung 2007/08: Ertrag T€ 27.027 (Vorjahr: T€ 5.009)).

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten dienen der kurzfristigen Finanzierung. Die Nominalverzinsung beträgt, abhängig von Währung, Laufzeit und Vertragsgestaltung zwischen 0,75 % und 7,50 % (Vorjahr: 0,75 % und 5,52 %). Die Bilanzierung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten. Die Sonstigen Finanzverbindlichkeiten umfassen die Verbindlichkeiten zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts und sind im Rahmen von Forfaitierungs-, Sale-and-Leaseback- und Asset Backed Securities-Programmen entstanden.

Die Barwerte der künftigen Mindestleasingzahlungen aus Sale-and-Leaseback-Geschäften im Rahmen der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts setzen sich wie folgt zusammen:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Restlaufzeit bis 1 Jahr	<b>57.335</b>	42.970
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	<b>45.202</b>	33.459
	<b>102.537</b>	76.429

Das Gesamtvolumen der Asset Backed Securities-Programme beträgt zum Stichtag T€ 1.735.994 (Vorjahr: T€ 1.849.048). Die Verzinsung bewegt sich auf Interbankenniveau. Die durchschnittlichen Laufzeiten dieser Finanzierungen betragen zwischen einem und vier Jahren. Die Bewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

#### [29] Lang- und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen	<b>5.358</b>	755
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	<b>581.516</b>	511.908
	<b>586.874</b>	512.663
davon langfristig	<b>5.556</b>	7.480
davon kurzfristig	<b>581.318</b>	505.183

Die Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen ermitteln sich wie folgt:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	<b>14.012</b>	3.414
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	<b>- 3.855</b>	- 2.091
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen	<b>10.157</b>	1.323
Erhaltene Anzahlungen	<b>- 15.515</b>	- 2.078
	<b>5.358</b>	755

Die Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

### [30] Lang- und kurzfristige Sonstige Verbindlichkeiten

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	<b>127.090</b>	72.078
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	<b>90.862</b>	20.026
Übrige Verbindlichkeiten	<b>144.638</b>	139.329
Marktwertbewertung Derivativer Finanzinstrumente	<b>5.696.001</b>	2.486.102
Passive Rechnungsabgrenzungen	<b>60.348</b>	57.628
	<b>6.118.939</b>	2.775.163
davon langfristig	<b>47.368</b>	67.007
davon kurzfristig	<b>6.071.571</b>	2.708.156

Die sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen abgegrenzte Mieten und Zinsen. Sonstige Steuern und erhaltene Kauttionen sind im Wesentlichen in den übrigen Verbindlichkeiten enthalten. Der Rechnungsabgrenzungsposten setzt sich aus Mietsonderzahlungen in Höhe von T€ 37.573 (Vorjahr: T€ 40.422) und sonstigen Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von T€ 22.775 (Vorjahr: T€ 17.206) zusammen.

Die Position Marktwertbewertung Derivativer Finanzinstrumente umfasst insbesondere Devisentermingeschäfte und Aktienoptionen.

Die Zeitwerte der Sonstigen Verbindlichkeiten entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

## Erläuterungen zu den Sonstigen Angaben

### **[31] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente**

#### **1. Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements**

Durch die internationalen Aktivitäten im Segment Fahrzeuge und Finanzdienstleistungen wirken sich Änderungen der Zinsen und der Währungskurse auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche Konzerns aus. Die Risiken resultieren aus Fremdwährungstransaktionen im Rahmen des operativen Geschäfts, aus der Finanzierung sowie aus der Geldanlage. Das zentrale Konzern-Treasury hat das Ziel, diese finanziellen Risikopositionen für den Bestand und die Ertragskraft durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften für den Konzern zu steuern und damit zu minimieren.

Im Porsche Konzern sind interne Richtlinien verankert, in denen die Prozesse des Risikocontrollings klar definiert sind. Diese regeln unter anderem den Einsatz von Finanzinstrumenten bzw. Derivaten sowie die dafür notwendigen Kontrollverfahren wie beispielsweise eine klare Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung. Dabei werden die Risiken durch das zentrale Treasury konzernweit identifiziert, analysiert und überwacht, wobei dies mit Hilfe geeigneter Informationssysteme durchgeführt wird. Des Weiteren dürfen nur Geschäfte in zugelassenen Finanzinstrumenten, nur mit freigegebenen Kontrahenten und im zugelassenen Volumen getätigt werden.

Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst. Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf über den Einsatz Derivativer Finanzinstrumente. Porsche verwendet Derivative Finanzinstrumente ausschließlich für Zwecke des Risikomanagements und der Liquiditätsbeschaffung. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt.

#### **2. Kredit- und Ausfallrisiko**

Dem Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte wird durch angemessene Wertberichtigungen unter Berücksichtigung bestehender Sicherheiten Rechnung getragen. Zur Reduzierung des Ausfallrisikos bei originären Finanzinstrumenten werden verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie z.B. Einholung von Sicherheiten oder Bürgschaften und Kreditwürdigkeitsprüfungen aufgrund von Kreditauskünften und historischen Daten. Sicherungsgeschäfte werden nur mit internationalen Banken nach einheitlichen Richtlinien getätigt und fortlaufend überwacht.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor.

Das Kredit- und Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte stellt sich nach Bruttobuchwerten folgendermaßen dar:

T€	Weder überfällig noch wert- berichtigt	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Wert- berichtigt	Gesamt
<b>31. 7. 2008</b>				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	<b>1.738.740</b>	<b>28.553</b>	<b>41.319</b>	<b>1.808.612</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	<b>198.819</b>	<b>38.343</b>	<b>8.997</b>	<b>246.159</b>
Sonstige finanzielle Forderungen	<b>1.455.643</b>	<b>31</b>	<b>566</b>	<b>1.456.240</b>
	<b>3.393.202</b>	<b>66.927</b>	<b>50.882</b>	<b>3.511.011</b>
<b>31. 7. 2007</b>				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.753.976	22.930	44.425	1.821.331
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	203.277	35.331	6.171	244.779
Sonstige finanzielle Forderungen	125.372	0	828	126.200
	2.082.625	58.261	51.424	2.192.310

T€	2007/08	2006/07
Wertberichtigung zum 1. 8.	<b>45.750</b>	45.288
Kursdifferenzen	<b>- 2.946</b>	- 937
Zuführung	<b>14.858</b>	15.083
Verbrauch	<b>11.683</b>	11.343
Auflösung	<b>3.159</b>	2.341
Wertberichtigung zum 31. 7.	<b>42.820</b>	45.750

Die Wertberichtigungen entfallen im Wesentlichen auf die Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Aufgrund von untergeordneter Bedeutung wird auf eine Aufgliederung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von T€ 6.743 (Vorjahr: T€ 5.358) und auf sonstige finanzielle Forderungen in Höhe von T€ 566 (Vorjahr: T€ 575) verzichtet.



Bonitätsprüfung der Bruttobuchwerte weder überfälliger noch wertberechtigter finanzieller Vermögenswerte:

T€	Bonitätsprüfung der Bruttobuchwerte weder überfälliger noch wertberechtigter finanzieller Vermögenswerte:		
	Bonität als gut eingestuft	Extern besichert	Gesamt
31. 7. 2008			
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	<b>1.612.739</b>	<b>126.001</b>	<b>1.738.740</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	<b>198.347</b>	<b>472</b>	<b>198.819</b>
Sonstige finanzielle Forderungen	<b>1.455.643</b>	<b>0</b>	<b>1.455.643</b>
	<b>3.266.729</b>	<b>126.473</b>	<b>3.393.202</b>
31. 7. 2007			
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.625.776	128.200	1.753.976
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	203.277	0	203.277
Sonstige finanzielle Forderungen	125.372	0	125.372
	1.954.425	128.200	2.082.625

Vorrangig erfolgt die Fakturierung im Rahmen des Mengengeschäfts gegen Vorkasse bzw. Bank-einzug. Darüber hinaus werden Zahlungsziele nur dann vergeben, wenn die daraus resultierende Forderung mit „gut“ eingestuft werden kann. Dazu erfolgt im Porsche Konzern bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Sofern dessen Bonität nicht mit „gut“ eingestuft werden kann, wird zusätzlich eine externe Sicherheit eingeholt.

Fälligkeitsanalyse der Bruttobuchwerte überfälliger nicht wertberechtigter finanzieller Vermögenswerte:

T€	Überfällig			Gesamt
	Bis 30 Tage	Mehr als 30 Tage bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage	
31. 7. 2008				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	<b>24.777</b>	<b>3.260</b>	<b>516</b>	<b>28.553</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	<b>18.778</b>	<b>10.856</b>	<b>8.709</b>	<b>38.343</b>
Sonstige finanzielle Forderungen	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>27</b>	<b>31</b>
	<b>43.555</b>	<b>14.120</b>	<b>9.252</b>	<b>66.927</b>
31. 7. 2007				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	20.619	1.775	536	22.930
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23.060	5.849	6.422	35.331
Sonstige finanzielle Forderungen	0	0	0	0
	43.679	7.624	6.958	58.261

Sicherheiten, die die Ansatzkriterien nach IFRS erfüllten, wurden im Geschäftsjahr in Höhe von 36,6 Mio. € (Vorjahr: 59,8 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

### 3. Liquiditätsrisiko

Porsche generiert finanzielle Mittel vorwiegend durch das operative Geschäft, externe Finanzierungen und die Verbriefung von Forderungen. Die Mittel dienen vorrangig der Finanzierung des Working Capital sowie von Investitionen und zur Deckung des Finanzbedarfs des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Der Konzern finanziert das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft üblicherweise durch einen hohen Anteil an Fremdkapital und über den Verkauf von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft (Verbriefungen).

Porsche steuert seine Liquidität, indem der Konzern neben dem Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Die liquiden Mittel umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere.

Das operative Liquiditäts-Management umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den eine tägliche Zusammenführung von liquiden Mitteln erfolgt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cashflows einbezogen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten.

Fälligkeitsanalyse undiskontierter Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten:

T€	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
	Bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31. 7. 2008				
Finanzverbindlichkeiten	<b>13.102.794</b>	<b>2.945.262</b>	<b>1.349.481</b>	<b>17.397.537</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	<b>578.489</b>	<b>3.027</b>	<b>0</b>	<b>581.516</b>
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	<b>87.334</b>	<b>3.528</b>	<b>0</b>	<b>90.862</b>
Derivate	<b>7.853.600</b>	<b>136.527</b>	<b>497</b>	<b>7.990.624</b>
	<b>21.622.217</b>	<b>3.088.344</b>	<b>1.349.978</b>	<b>26.060.539</b>
31. 7. 2007				
Finanzverbindlichkeiten	3.159.392	3.116.404	1.445.931	7.721.727
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	504.428	7.480	0	511.908
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	17.722	2.154	150	20.026
Derivate	3.672.695	82.878	14.236	3.769.809
	7.354.237	3.208.916	1.460.317	12.023.470

Die Derivate umfassen alle Zahlungsmittelabflüsse Derivativer Finanzinstrumente mit negativem Auszahlungssaldo. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Derivate, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, oder um Aktienoptionen. Diesen Auszahlungen lassen sich wirtschaftlich grundsätzlich Zahlungsmittelzuflüsse in entsprechender Höhe zuordnen. Diese Zahlungsmittelzuflüsse werden in der Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen. Bei Berücksichtigung auch der Zahlungsmittelzuflüsse würden die in der Fälligkeitsanalyse dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen.

#### **4. Marktpreisrisiko**

##### **4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate**

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Die Risiken resultieren aus Fremdwährungstransaktionen im Rahmen des operativen Geschäfts, aus der Finanzierung sowie aus der Geldanlage. Das zentrale Konzern-Treasury hat das Ziel, diese finanziellen Risikopositionen für den Bestand und die Ertragskraft durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften für den Konzern zu steuern und damit zu minimieren. Mit Hilfe von Richtlinien wird der Handlungsspielraum und die interne Kontrolle geregelt sowie eine Risikokonzentration vermieden. Grundsätzlich orientieren sich Sicherungsgeschäfte in Art und Umfang am Grundgeschäft. Sicherungsgeschäfte dürfen nur zur Sicherung bestehender Grundgeschäfte oder möglicher Transaktionen abgeschlossen werden. Dabei dürfen nur nach Art und Volumen bewilligte Finanzinstrumente mit freigegebenen Kontrahenten eingegangen werden.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und Derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Porsche Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Die Marktpreisrisiken für Zins- und Währungssicherungen werden mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt. Für die Aktienkursrisiken und den Anlagerisiken aus dem Asset Management wird ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt. Im Rahmen der Value-at-Risk-Berechnung wird auf Grundlage einer historischen Simulation die potenzielle Veränderung des Marktpreises ermittelt. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

##### **4.2 Währungsrisiko**

Währungsrisiken aus laufenden Forderungen, Verbindlichkeiten und Schulden sowie aus hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen werden sofern wirtschaftlich sinnvoll mit Devisentermingeschäften, Devisenoptionen und kombinierten Optionsgeschäften gesichert. Bei der Absicherung von Wertschwankungen künftiger Cashflows aus erwarteten hochwahrscheinlichen Transaktionen handelt es sich im Wesentlichen um geplante Umsätze in Fremdwährung. Zum 31. Juli 2008 bestehen Währungssicherungen insbesondere für die Währungen US-Dollar, Britisches Pfund und Japanische Yen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Porsche Konzern Finanzinstrumente eingeht. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2008 um 10% höher bewertet worden wären, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 967 Mio. € (Vorjahr: 852 Mio. €) höher gewesen. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2008 um 10% niedriger bewertet worden wären, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 777 Mio. € (Vorjahr: 435 Mio. €) niedriger gewesen. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2008 um 10% höher bewertet worden wären, wäre das Ergebnis um 117 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €) niedriger gewesen. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2008 um 10% niedriger bewertet worden wären, wäre das Ergebnis um 23 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. € niedriger) höher gewesen.

Wertänderungen sind nach IFRS soweit im Ergebnis zu erfassen, als sie die Wertänderungen der zukünftigen Zahlungsströme der gesicherten Grundgeschäfte nicht kompensieren. Dies betrifft bei Porsche im Wesentlichen die Abschreibungen auf Anschaffungskosten der im Bestand befindlichen Optionsgeschäfte. Da diese Anschaffungskosten spätestens mit Eintritt des Grundgeschäftes ergebniswirksam auszubuchen sind, stellen im Wesentlichen die oben beschriebenen ergebniswirksamen Risiken lediglich eine Vorverlagerung von zukünftigen Aufwendungen oder Erträgen dar.

### 4.3 Zinsrisiko

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird das Zinsrisiko minimiert, indem durch geeignete Geschäftsmodelle oder durch Zinsswaps die Belastungen der Finanzierung und der Refinanzierung weitestgehend ausgeglichen werden. Somit besteht in diesem Geschäftsbereich kein wesentliches Risiko aufgrund einer Zinsänderung.

Das Zinsrisiko für den restlichen Porsche Konzern resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze. Dies hat vor allem bei Tagesgeldern sowie bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten Auswirkungen auf den laufenden Zinsaufwand, kann sich daneben aber auch auf den bilanzierten Marktwert bei festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten auswirken. Zur Sicherung werden in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis dargestellt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2008 um 100 bps höher bewertet worden wäre, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 3 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. € höher) niedriger gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2008 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 3 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. € niedriger) höher gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2008 um 100 bps höher bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis um 8 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) höher gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2008 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis um 6 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €) niedriger gewesen.

### 4.4 Risiken aus der Sicherung von Aktienkursen

Zur Absicherung der geplanten Aufstockung des Anteils an der Volkswagen AG wurden Kurssicherungsgeschäfte abgeschlossen. Dabei handelt es sich um Aktienoptionen sowie im geringeren Umfang um Aktientermingeschäfte. Porsche erwarb diese Kurssicherungsgeschäfte, um sich einen festgelegten Bezugskurs für die geplante Anteilsaufstockung zu sichern. Die sich darüber hinaus ergebenden Ergebniseffekte sind nicht Bestandteil der Sicherungsstrategie.

Auf Grundlage einer historischen Simulation auf Basis der letzten 360 Tage und bei einer Haltdauer von 10 Tagen und einem Konfidenzniveau von 95 % betrug der Value-at-Risk für die Aktienoptionen und Termingeschäfte 1.834 Mio. € (Vorjahr: 539 Mio. €).

### 4.5 Anlagerisiko aus dem Asset Management

Porsche hat einen Teil seiner liquiden Mittel mittel- bzw. langfristig in Wertpapier-Spezialfonds sowie Geldmarktfonds angelegt. Diese Anlagen sind sehr diversifiziert und werden teilweise über Verlustlimitsysteme gesteuert. Die Anlagepolitik von Porsche orientiert sich auch hier an dem Grundsatz, dass die Sicherheit der Anlagen eindeutig Vorrang vor dem Erzielen einer außergewöhnlichen Rendite hat. Bei einer Haltdauer von 30 Tagen und einem Konfidenzniveau von 95 % betrug der Value-at-Risk für das Anlagerisiko 6 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €).

## 5. Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Zu Beginn der Absicherung werden sowohl die Sicherungsbeziehung als auch die Risikomanagementzielsetzungen und -strategien des Konzerns im Hinblick auf die Absicherung formal festgelegt

und dokumentiert. Die Dokumentation enthält die Festlegung des Sicherungsinstruments, des Grundgeschäfts oder der abgesicherten Transaktion sowie die Art des abgesicherten Risikos und eine Beschreibung, wie das Unternehmen die Wirksamkeit des Sicherungsinstruments bei der Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Cashflows des gesicherten Grundgeschäfts ermittelt. Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Porsche Konzern sowohl prospektiv als auch retrospektiv laufend überwacht. Dazu werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäftes mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäftes verglichen. Als wirksam werden die Sicherungsgeschäfte eingestuft, deren Wertänderung 80 % – 125 % der Wertänderung des Grundgeschäftes betragen.

Nominalvolumen der Derivativen Finanzinstrumente:

T€		Nominalvolumen			Nominal- volumen gesamt 31. 7. 2008	Nominal- volumen gesamt 31. 7. 2007
		Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre		
<b>Aktiva</b>	Währungssicherung	3.126.221	11.567.909	0	<b>14.694.130</b>	12.198.361
	Zinssicherung	4.133.070	800.738	628.276	<b>5.562.084</b>	1.091.319
	Aktienkursicherung	26.018.573	0	0	<b>26.018.573</b>	10.553.364
		33.277.864	12.368.647	628.276	<b>46.274.787</b>	23.843.044
<b>Passiva</b>	Währungssicherung	987.706	134.315	0	<b>1.122.021</b>	1.357.879
	Zinssicherung	159.750	469.667	11.267	<b>640.684</b>	902.830
	Aktienkursicherung	31.009.556	0	0	<b>31.009.556</b>	13.473.485
		32.157.012	603.982	11.267	<b>32.772.261</b>	15.734.194

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Marktwerte der Derivat-Volumina ermitteln wir anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden.

## 6. Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die Ermittlung der Marktwerte von Finanzinstrumenten erfolgt anhand von Börsennotierungen, Referenzkursen oder anerkannten Berechnungsmodellen, wie beispielsweise der Discounted Cashflow-Methode. Dabei wurde im Bedarfsfalle folgende Zinsstrukturkurve zugrunde gelegt:

%	EUR	USD	GBP	JPY
Zins für sechs Monate	5,15	3,08	5,98	1,00
Zins für ein Jahr	5,37	3,25	6,17	1,16
Zins für fünf Jahre	4,88	4,13	5,51	1,34
Zins für zehn Jahre	4,88	4,63	5,26	1,73
Zins für fünfzehn Jahre	4,94	4,84	5,03	2,01

Die Buch- und Marktwerte der Finanzinstrumente sind in der nachfolgenden Aufstellung gegenübergestellt:

T€	Bewertungs-	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value	
	kategorie nach IAS 39	31. 7. 2008	31. 7. 2008	31. 7. 2007	31. 7. 2007	
<b>Aktiva</b>	Übrige Finanzanlagen	AfS	<b>63.430</b>	<b>63.430</b>	67.300	67.300
	Sonstige Ausleihungen	LaR	<b>292</b>	<b>292</b>	284	284
	Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	n/a	<b>28.038</b>	<b>28.038</b>	26.487	26.487
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	<b>239.416</b>	<b>239.416</b>	239.421	239.421
	Forderungen aus Finanzdienstleistungen	LaR/IAS 17	<b>1.773.101</b>	<b>1.787.091</b>	1.781.514	1.817.304
	Derivative Finanzinstrumente		<b>18.329.815</b>	<b>18.329.815</b>	5.556.490	5.556.490
	Hedge Accounting	n/a	<b>825.489</b>	<b>825.489</b>	464.604	464.604
	Währungssicherung	HfT	<b>188.248</b>	<b>188.248</b>	1.664	1.664
	Zinssicherung	HfT	<b>14.929</b>	<b>14.929</b>	34.998	34.998
	Aktienkurssicherung	HfT	<b>17.301.149</b>	<b>17.301.149</b>	5.055.224	5.055.224
	Sonstige finanzielle Forderungen	LaR	<b>1.455.674</b>	<b>1.455.674</b>	125.625	125.625
	Wertpapiere		<b>4.403.942</b>	<b>4.403.942</b>	2.433.758	2.433.758
	Zum Fair Value bewertet	AfS/HfT/FVtPL	<b>4.373.366</b>	<b>4.373.366</b>	2.327.250	2.327.250
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	HtM	<b>30.576</b>	<b>30.576</b>	106.508	106.508
	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	<b>6.989.501</b>	<b>6.989.501</b>	2.410.066	2.410.066
	<b>Passiva</b>	Finanzverbindlichkeiten		<b>16.386.036</b>	<b>16.268.708</b>	6.549.261
Finanzverbindlichkeiten		FLAC	<b>14.142.562</b>	<b>14.018.985</b>	4.189.981	4.085.717
Finanzverbindlichkeiten		n/a	<b>2.243.474</b>	<b>2.249.723</b>	2.359.280	2.365.351
Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen		n/a	<b>5.358</b>	<b>5.358</b>	755	755
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		FLAC	<b>581.516</b>	<b>581.516</b>	511.908	511.908
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		FLAC	<b>90.862</b>	<b>90.862</b>	20.026	20.026
Derivative Finanzinstrumente			<b>5.696.001</b>	<b>5.696.001</b>	2.486.102	2.486.102
Hedge Accounting		n/a	<b>3.714</b>	<b>3.714</b>	24.822	24.822
Währungssicherung		HfT	<b>7.414</b>	<b>7.414</b>	13.268	13.268
Zinssicherung		HfT	<b>6.210</b>	<b>6.210</b>	2.894	2.894
Aktienkurssicherung		HfT	<b>5.678.663</b>	<b>5.678.663</b>	2.445.118	2.445.118

Der Marktwert der Forderungen aus Finanzdienstleistungen wird ermittelt, indem anstatt des internen Zinssatzes die am Bilanzstichtag aktuellen Marktzinssätze verwendet werden.

In der Bilanz werden die Marktwerte der Finanzderivate unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bzw. den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Restlaufzeiten der Währungssicherungsgeschäfte belaufen sich im Bereich der Absicherung des US Dollars, Schweizer Franken, Britisches Pfund und Japanischen Yen auf fünf Jahre, im Übrigen auf maximal vier Jahre.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten Vermögenswerte in Höhe von T€1.325.962 (Vorjahr: T€1.290.798) die nach IAS 17 bewertet werden.

Die Zuordnung der Buchwerte auf die jeweiligen Bewertungskategorien stellt sich wie folgt dar:

T€	Buchwert	
	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	<b>17.974.407</b>	5.266.728
beim erstmaligen Ansatz designiert (FVtPL)	<b>431.388</b>	122.732
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	<b>17.543.019</b>	5.143.996
Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen (HtM)	<b>30.576</b>	106.508
Kredite und Forderungen (LaR)	<b>9.132.022</b>	3.266.112
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	<b>3.966.715</b>	2.219.708
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	<b>5.692.287</b>	2.461.280
beim erstmaligen Ansatz designiert (FVtPL)	<b>0</b>	0
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	<b>5.692.287</b>	2.461.280
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	<b>14.814.940</b>	4.721.915

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

T€	Nettoergebnis	
	2007/08	2006/07
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	<b>6.607.908</b>	3.265.123
beim erstmaligen Ansatz designiert (FVtPL)	<b>523</b>	8.818
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	<b>6.607.385</b>	3.256.305
Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen (HtM)	<b>1.512</b>	3.827
Kredite und Forderungen (LaR)	<b>213.018</b>	46.171
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	<b>79.136</b>	94.940
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	<b>- 360.442</b>	- 119.656

Die Nettoergebnisse aus Finanzinstrumenten der Bewertungskategorien nach IAS 39 setzen sich zusammen aus Zinsen, der Fair Value Bewertung von Finanzinstrumenten, Währungsumrechnungsergebnissen, Wertberichtigungen und Abgangserfolgen.

Im Geschäftsjahr wurden aus der Rücklage für Cashflow Hedges T€272.657 (Vorjahr: T€87.590) ergebniswirksam in den Umsatz sowie T€1.845 (Vorjahr: T€0) in den Materialaufwand umgebucht. Der Gewinn aus dem Abgang von zur Veräußerung zur Verfügung stehenden Wertpapieren betrug T€15.330 (Vorjahr: T€15.233), der Verlust daraus betrug T€27.564 (Vorjahr: T€0). Aufwendungen in Höhe von T€2.500 (Vorjahr: T€0) entstanden durch Ausbuchung aus der Cashflow Hedge Rücklage für Derivate, welche die Kriterien des IAS 39 nicht mehr erfüllten.

Für das Cashflow Hedge Accounting werden gesicherte zukünftige Cashflows der folgenden fünf Geschäftsjahre berücksichtigt.

Ergebnisrealisierung und Cashflow fallen grundsätzlich auf den gleichen Zeitraum.

**[32] Eventualschulden**

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Bürgschaften	<b>94</b>	78
Gewährleistungen	<b>27.035</b>	27.040
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	<b>129.684</b>	93.743

Für die Eventualverbindlichkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, weil der Eintritt des Risikos als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird.

**[33] Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Der Gesamtbetrag der Sonstigen finanziellen Verpflichtungen im Konzern beträgt 650,1 Mio. € (Vorjahr: 401,3 Mio. €). Es bestehen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Wartungsverträgen in Höhe von insgesamt 90,8 Mio. € (Vorjahr: 66,8 Mio. €). Im Konzern beträgt das Bestellobligo aus begonnenen Investitionsvorhaben in Sachanlagen 423,4 Mio. € (Vorjahr: 321,6 Mio. €) und in Immaterielle Vermögenswerte 119,4 Mio. € (Vorjahr: 4,1 Mio. €). Weiterhin bestehen andere finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 16,5 Mio. € (Vorjahr: 8,8 Mio. €). Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating Leasingverhältnissen und Mietverträgen sowie der übrigen Sonstigen finanziellen Verpflichtungen stellen sich wie folgt dar:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Mindestleasingzahlungen	<b>90.746</b>	66.801
Restlaufzeit bis 1 Jahr	<b>24.496</b>	20.213
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	<b>42.101</b>	29.953
Restlaufzeit größer 5 Jahre	<b>24.149</b>	16.635
Übrige Sonstige finanzielle Verpflichtungen	<b>559.311</b>	334.545
Restlaufzeit bis 1 Jahr	<b>482.486</b>	330.863
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	<b>76.825</b>	3.682
Restlaufzeit größer 5 Jahre	<b>0</b>	0

Der Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Miet- und Leasingzahlungen beträgt T€49.392 (Vorjahr: T€31.136). Es bestehen für diese Leasingverhältnisse zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln.



**[34] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Am 1. August 2008 wurde die Porsche Logistik GmbH gegründet.

Am 16. September 2008 hat die Porsche SE weitere 14,4 Millionen stimmberechtigte Anteile an der Volkswagen AG erworben und somit den Stimmrechtsanteil auf 35,14 % erhöht. Aufgrund der damit verbundenen Stimmrechtsmehrheit in der Hauptversammlung hat sich die Porsche SE die faktische Kontrolle im aktienrechtlichen Sinne über den Volkswagen-Konzern gesichert.

Aufgrund dieser Beteiligungsverhältnisse war Porsche gesetzlich gezwungen, für die Volkswagen-Tochter Audi AG, Ingolstadt, ein formales Pflichtangebot vorzulegen. Die Porsche SE bot den Audi-Aktionären den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestpreis in Höhe von 485,83 Euro je Aktie. Zuvor hatte die Volkswagen AG erklärt, dass das Angebot für die gehaltenen 99,14 Prozent Audi-Aktien nicht angenommen werde. Somit verbleibt für das Pflichtangebot praktisch nur ein Streubesitz von 0,86 Prozent, was rund 370.000 Audi-Aktien entspricht. Die Annahmefrist für das Pflichtangebot war auf die kürzeste, gesetzlich zulässige Laufzeit von vier Wochen begrenzt. Sie begann am 29. September 2008.

Nach dem 16. September 2008 hat die Porsche SE bis einschließlich 20. Oktober 2008 insgesamt weitere 7,49 % der stimmberechtigten Anteile an der Volkswagen AG erworben.

**[35] Erläuterungen zur Segmentberichterstattung**

Ziel der Segmentberichterstattung ist es, Informationen über die wesentlichen Geschäftsbereiche des Konzerns zur Verfügung zu stellen. Die Aktivitäten des Konzerns werden entsprechend den Vorschriften des IAS 14 nach Regionen als primärem Berichtsformat und nach Geschäftsfeldern als sekundärem Berichtsformat segmentiert. Die Segmentierung erfolgt auf Basis der internen Berichts- und Organisationsstruktur und berücksichtigt die unterschiedlichen Risiken- und Ertragsstrukturen der einzelnen Regionen bzw. Geschäftsfelder. Die Segmentierung nach Regionen basiert auf dem Standort der Gesellschaften. Entsprechend der unterschiedlichen Risiko- und Ertragsstruktur erfolgt eine Aufteilung des Konzerns in die Regionen Deutschland, Nordamerika, Europa ohne Deutschland und Rest der Welt.

Bei der Segmentierung nach Geschäftsfeldern werden die Aktivitäten in die Geschäftsfelder Fahrzeuggeschäft und Finanzdienstleistungen aufgeteilt. Der Geschäftsbereich Fahrzeuggeschäft umfasst die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen sowie verwandte Dienstleistungen. Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft für Kunden und Händler.

Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den einzelnen Segmenten werden in der Spalte „Konsolidierung“ eliminiert. In dieser Spalte werden auch die nicht den einzelnen Segmenten zuordenbaren Positionen erfasst. Die Segmentdaten werden in Übereinstimmung mit den im Konzernabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ermittelt. Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften des Porsche Konzerns liegen grundsätzlich Preise, wie sie auch mit Dritten vereinbart werden, zugrunde.

Die Umsatzerlöse mit Dritten zeigen den Anteil des jeweiligen Geschäftsbereichs an den Umsatzerlösen des Porsche Konzerns.

Der Umsatz mit anderen Segmenten zeigt die Umsätze, die zwischen den Segmenten getätigt werden.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern stellt das Segmentergebnis dar. Im Segmentergebnis enthalten sind das Ergebnis aus Leasinggeschäften und das Ergebnis aus Kunden- und Händlerfinanzierung.

Das Segmentvermögen beinhaltet sämtliche Aktiva mit Ausnahme von Ertragsteueransprüchen und Vermögenswerten, die dem Finanzverkehr zuzuordnen sind. Die Segmentschulden beinhalten sämtliche Passiva mit Ausnahme von Ertragsteuerschulden und Finanzverbindlichkeiten, sofern diese nicht unmittelbar zum Zwecke der Geschäftstätigkeit aufgenommen wurden.

Nicht zahlungswirksame Aufwendungen enthalten insbesondere Zuführungen zu Rückstellungen und unrealisierte Verluste aus der Marktwertbewertung.

Abschreibungen und Investitionen beziehen sich im Wesentlichen auf Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte und Vermietete Vermögenswerte.

Im Vorjahr wurde im sekundären Berichtsformat im Segment Finanzdienstleistungen Segmentvermögen, dessen Ergebnisanteil nicht dem Segmentergebnis zugeordnet wurde, aus der Segmentzuordnung eliminiert. Entsprechend wurde die Spalte „Konsolidierung“ angepasst.

### Segmentinformationen nach Regionen

Mio. €	Deutschland	
	2007/08	2006/07
Umsatzerlöse mit Dritten	<b>3.055,5</b>	2.553,7
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	<b>3.474,8</b>	3.870,4
Segmentergebnis	<b>7.546,5</b>	4.427,3
Segmentvermögen	<b>22.765,4</b>	10.925,8
Segmentsschulden	<b>12.884,4</b>	8.434,9
Wesentliche nichtzahlungswirksame Aufwendungen	<b>273,3</b>	485,7
Abschreibungen	<b>374,5</b>	347,5
Investitionen (ohne Finanzanlagen)	<b>814,3</b>	592,5

### Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

Mio. €	Fahrzeuggeschäft	
	2007/08	2006/07
Umsatzerlöse mit Dritten	<b>7.056,3</b>	6.965,3
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	<b>175,7</b>	145,2
Segmentvermögen	<b>23.324,5</b>	11.047,9
Investitionen (ohne Finanzanlagen)	<b>783,5</b>	576,3

\* Angepasst.

Nordamerika		Europa ohne Deutschland		Rest der Welt		Konsolidierung		Konzern	
2007/08	2006/07	2007/08	2006/07	2007/08	2006/07	2007/08	2006/07	2007/08	2006/07
<b>1.965,1</b>	2.217,7	<b>1.479,8</b>	1.749,5	<b>966,0</b>	847,0	<b>0,0</b>	0,0	<b>7.466,4</b>	7.367,9
<b>0,4</b>	0,2	<b>4,5</b>	4,4	<b>0,5</b>	0,5	<b>- 3.480,2</b>	- 3.875,5	<b>0,0</b>	0,0
<b>90,5</b>	142,0	<b>81,2</b>	120,0	<b>51,1</b>	39,5	<b>- 59,7</b>	10,1	<b>7.709,6</b>	4.738,9
<b>1.828,2</b>	1.628,1	<b>4.958,5</b>	4.061,1	<b>584,2</b>	334,1	<b>15.441,0</b>	6.383,3	<b>45.577,3</b>	23.332,4
<b>1.227,9</b>	1.298,7	<b>1.005,7</b>	1.013,8	<b>456,3</b>	256,5	<b>13.156,9</b>	2.847,5	<b>28.731,2</b>	13.851,4
<b>7,7</b>	0,0	<b>6,8</b>	22,3	<b>6,3</b>	1,9	<b>3,7</b>	- 37,6	<b>297,8</b>	472,3
<b>185,2</b>	176,2	<b>7,3</b>	6,9	<b>2,4</b>	1,2	<b>0,0</b>	- 0,1	<b>569,4</b>	531,7
<b>505,3</b>	574,7	<b>28,2</b>	13,9	<b>11,2</b>	21,0	<b>2,5</b>	2,6	<b>1.361,5</b>	1.204,7

Finanzdienstleistung		Konsolidierung		Konzern	
2007/08	2006/07	2007/08	2006/07	2007/08	2006/07
<b>410,1</b>	402,6	<b>0,0</b>	0,0	<b>7.466,4</b>	7.367,9
<b>12,2</b>	11,7	<b>- 187,9</b>	- 156,9	<b>0,0</b>	0,0
<b>3.069,1</b>	3.082,0*	<b>19.183,7</b>	9.202,5*	<b>45.577,3</b>	23.332,4
<b>574,5</b>	625,9	<b>3,5</b>	2,5	<b>1.361,5</b>	1.204,7

**[36] Angaben gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 8 Aktiengesetz**

Die Ferdinand Alexander Porsche GmbH u.a. haben uns am 29. Januar 2008 jeweils gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Die beiden Unterzeichneten teilen Ihnen hiermit im Namen und in Vollmacht der jeweils von ihnen vertretenen und im Folgenden aufgeführten juristischen Personen, die zu dem diese Mitteilung betreffenden Zeitpunkt mittelbar oder unmittelbar Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft) waren (im folgenden auch die „Mitteilenden“ genannt), unter Berichtigung der Mitteilung vom 22. Dezember 2000 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mit:

Der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 21. Dezember 2000 die Stimmrechtsschwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten und betrug zu diesem Zeitpunkt 100% (875.000 Stimmrechte). Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte).

Den Mitteilenden waren die folgenden Stimmrechtsanteile aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG in der Fassung vom 9. September 1998 („a. F.“) bzw. § 22 Abs. 2 WpHG in der derzeit gültigen Fassung („n. F.“) sowie gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zuzurechnen:

Mitteilender nebst Anschrift	Zurechnung gemäß	
	§ 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. Zurechnung gemäß	§ 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F.
Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Kronenstr. 30, 70174 Stuttgart	87,74 % (767.726 Stimmrechte)	–
Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Vogelweiderstr. 75, A-5021 Salzburg	87,74 % (767.726 Stimmrechte)	12,26 % (107.274 Stimmrechte)
Hans-Peter Porsche GmbH, Kronenstr. 30, 70174 Stuttgart	87,78 % (768.104 Stimmrechte)	–
Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Vogelweiderstr. 75, A-5021 Salzburg	87,78 % (768.104 Stimmrechte)	12,22 % (106.896 Stimmrechte)
Wolfgang Porsche GmbH, Kronenstr. 30, 70174 Stuttgart	87,78 % (768.104 Stimmrechte)	–
Gerhard Porsche GmbH, Kronenstr. 30, 70174 Stuttgart	94,23 % (824.538 Stimmrechte)	–
Gerhard Anton Porsche GmbH, Vogelweiderstr. 75, A-5021 Salzburg	94,23 % (824.538 Stimmrechte)	5,77 % (50.462 Stimmrechte)
Louise Daxer-Piëch GmbH, Kronenstr. 30, 70174 Stuttgart	92,36 % (808.125 Stimmrechte)	–
Louise Daxer-Piëch GmbH, Vogelweiderstr. 75, A-5021 Salzburg	92,36 % (808.125 Stimmrechte)	7,64 % (66.875 Stimmrechte)
Ferdinand Piëch GmbH, Karl-Valentin-Straße 24, 82031 Grünwald,	86,84 % (759.827 Stimmrechte)	–
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Sonnleitenweg 12, A-5020 Salzburg	86,84 % (759.827 Stimmrechte)	13,16 % (115.173 Stimmrechte)
Hans Michel Piëch GmbH, Karl-Valentin-Straße 24, 82031 Grünwald	86,84 % (759.827 Stimmrechte)	–
Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Vogelweiderstraße 75, A-5021 Salzburg	86,84 % (759.827 Stimmrechte)	13,16 % (115.173 Stimmrechte)

Die gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechneten Stimmrechte der folgenden Mitteilenden wurden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil jeweils 3% oder mehr betrug:

Mitteilender	Kontrolliertes Unternehmen
Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg	Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart
Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg	Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart
Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg	Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart
Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg	Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg	Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald
Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg	Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre (Mitteilende sowie Dritte) wurden dabei den jeweils anderen Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechnet wurden) 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnet: Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Hans-Peter Porsche GmbH,

Wolfgang Porsche GmbH, Gerhard Porsche GmbH, Louise Daxer-Piëch GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans Michel Piëch GmbH, Porsche GmbH, jeweils Stuttgart.

Dr. Wolfgang Hils

- als Vertreter der Mitteilenden Ferdinand Piëch GmbH, Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Hans Michel Piëch GmbH, Dr. Hans Michel Piëch GmbH -

Dr. Oliver Porsche

- als Vertreter der übrigen Mitteilenden -“

Die Porsche Holding Gesellschaft mbH, Salzburg (Österreich), hat uns am 29. Januar 2008 gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Hiermit teile ich Ihnen im Namen der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Vogelweiderstraße 75, A-5020 Salzburg („Mitteilende“) gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart am 27. Februar 1997 die Stimmrechtsschwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 % und 75 % überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 100 % (875.000 Stimmrechte) betrug. Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100 % (8.750.000 Stimmrechte).

Der Mitteilenden war ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 23,57 % (206.251 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG in der Fassung vom 26. Juni 1994 („a. F.“) bzw. gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG in der derzeit gültigen Fassung („n. F.“) sowie ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 76,43 % (668.749 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zuzurechnen.

Der gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der Mitteilenden, der 3 % oder mehr betrug, wurde tatsächlich über die Porsche GmbH, Salzburg und die Porsche GmbH, Stuttgart gehalten.

Der der Mitteilenden gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3 % oder mehr: Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Hans-Peter Porsche, Gerhard Anton Porsche, Dr. Wolfgang Porsche, Louise Daxer-Piëch, Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Dr. Hans-Michel Piëch.

Dr. Oliver Porsche“

Herr Kai Alexander Porsche u.a. (Österreich), haben uns am 29. Januar 2008 gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Hiermit teile ich Ihnen im Namen und in Vollmacht der im Folgenden aufgeführten Personen, die zu dem diese Mitteilung betreffenden Zeitpunkt unmittelbar Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft) waren (im Folgenden auch die „Mitteilenden“ genannt), unter Berichtigung der Mitteilung vom 28. Januar 2000 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mit:

Der Stimmrechtsanteil von Herrn Kai Alexander Porsche, Höhenstr. 19c, A-6020 Innsbruck sowie von Herrn Mark Philipp Porsche, Höttinger Au 24 A, Top 36, A-6020 Innsbruck an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1,

70435 Stuttgart hat jeweils am 22. November 1999 die Stimmrechtsschwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 % und 75 % überschritten und betrug zu diesem Zeitpunkt 100 % (875.000 Stimmrechte). Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100 % (8.750.000 Stimmrechte). Dem jeweiligen Mitteilenden waren 99,87 % der Stimmrechte (873.829 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG in der Fassung vom 9. September 1998 („a. F.“) bzw. § 22 Abs. 2 WpHG in der derzeit gültigen Fassung („n. F.“) zuzurechnen.

Der Stimmrechtsanteil von Herrn Peter Daniell Porsche an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 19. Januar 2000 die Stimmrechtsschwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 % und 75 % überschritten und betrug zu diesem Zeitpunkt 100 % (875.000 Stimmrechte). Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100 % (8.750.000 Stimmrechte). Dem Mitteilenden waren 99,60 % der Stimmrechte (871.486 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zuzurechnen.

In allen genannten Fällen betrug der dem jeweiligen Mitteilenden gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre 3 % oder mehr: Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Hans-Peter Porsche, Gerhard Anton Porsche, Dr. Wolfgang Porsche, Louise Daxer-Piëch, Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Dr. Hans-Michel Piëch, Porsche GmbH, Stuttgart.

Dr. Oliver Porsche“

Herr Prof. Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche u.a. (Österreich), haben uns am 29. Januar 2008 gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Die beiden Unterzeichneten teilen Ihnen hiermit im Namen und in Vollmacht der jeweils von ihnen vertretenen und im Folgenden unter 1. sowie unter 2. aufgeführten natürlichen oder juristischen Personen, die zu dem diese Mitteilung betreffenden Zeitpunkt mittelbar oder unmittelbar Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft) waren, bzw. deren Erben oder Rechtsnachfolger (im folgenden auch die „Mitteilenden“ genannt) unter Berichtigung der Mitteilung vom 5. Februar 1997 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mit:

Der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 3. Februar 1997 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und betrug zu diesem Zeitpunkt 100 % (875.000 Stimmrechte). Er beträgt für die heute noch existierenden Personen auch zum heutigen Zeitpunkt 100 % (8.750.000 Stimmrechte).



Den folgenden Mitteilenden waren die folgenden Stimmrechtsanteile aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG in der Fassung vom 26. Juni 1994 („a. F.“) bzw. gemäß § 22 Abs. 2 WpHG in der derzeit gültigen Fassung („n. F.“) zuzurechnen:

Mitteilender nebst Anschrift	Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F.
Prof. Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche, Zell am See	99,84 % (873.569 Stimmrechte)
Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau	87,82 % (768.461 Stimmrechte)
Hans-Peter Porsche, Salzburg	87,82 % (768.461 Stimmrechte)
Gerhard Anton Porsche, Mondsee	94,27 % (824.895 Stimmrechte)
Dr. Wolfgang Porsche, München	87,82 % (768.461 Stimmrechte)
Dr. Oliver Porsche, Salzburg	99,96 % (874.625 Stimmrechte)
Kommerzialrat Louise Piëch, Thumersbach	99,80 % (873.216 Stimmrechte)
Louise Daxer-Piëch, Wien	93,89 % (821.499 Stimmrechte)
Mag. Josef Ahorner, Wien	99,24 % (868.313 Stimmrechte)
Mag. Louise Kiesling, Wien	99,24 % (868.313 Stimmrechte)
Dr. techn. h. c. Ferdinand Piëch, Salzburg	86,94 % (760.719 Stimmrechte)
Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg	86,94 % (760.719 Stimmrechte)
Porsche GmbH, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart	76,43 % (668.749 Stimmrechte)

Der damaligen Porsche Holding KG, Fanny-von-Lehnert Straße 1, A-5020 Salzburg (heutige Rechtsnachfolgerin: Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Vogelweiderstraße 75, A-5020 Salzburg) sowie der Porsche GmbH, Vogelweiderstraße 75, A-5020 Salzburg war jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 23,57 % (206.251 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. sowie ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 76,43 % (668.749 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zuzurechnen.

Die gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechneten Stimmrechte der Porsche GmbH, Salzburg wurden tatsächlich über die Porsche GmbH, Stuttgart gehalten. Die gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechneten Stimmrechte der Porsche Holding KG wurden tatsächlich über die Porsche GmbH, Salzburg und die Porsche GmbH, Stuttgart gehalten. In beiden Fällen betrug der gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der Porsche GmbH, Stuttgart 3% oder mehr.

Der den jeweils anderen Mitteilenden gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3% oder mehr:  
Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Hans-Peter Porsche, Dr. Wolfgang Porsche, Louise Daxer-Piëch, Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Dr. Hans-Michel Piëch, Porsche GmbH, Stuttgart.

Dr. Wolfgang Hils

- als Vertreter der Mitteilenden Kommerzialrat Louise Piëch, Dr. techn. h. c. Ferdinand Piëch und Dr. Hans Michel Piëch -

Dr. Oliver Porsche

- als Vertreter der übrigen Mitteilenden -“

Die Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich teilte uns am 5. August 2008 folgendes mit:

„Der Stimmrechtsanteil der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung an der Porsche Automobil Holding SE, HRB 724512 des Amtsgerichts Stuttgart, mit dem Sitz in Stuttgart und der Geschäftsanschrift Porscheplatz 1, D-70435 Stuttgart, hat am 30. Juli 2008 jeweils die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% der Stimmrechte überschritten und beträgt zu diesem Tag 100% der Stimmrechte.

Davon sind der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung 13,16% der Stimmrechte (11.517.300 Stimmrechte von insgesamt 87.500.000 Stimmrechten) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnenden Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Dipl. Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, FN 202342 m, mit dem Sitz in Salzburg und der Geschäftsanschrift Sonnenleitenweg 12, 5020 Salzburg; Ferdinand Piëch GmbH, HRB 163967 des Amtsgerichts München, mit dem Sitz in Grünwald und der Geschäftsanschrift Karl-Valentin-Straße 23, DE-82031 Grünwald.

Ferner sind der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung gemäß § 22 Abs. 2 WpHG 86,84% der Stimmrechte (75.982.700 Stimmrechte von insgesamt 87.500.000 Stimmrechten) von Aktionären zuzurechnen, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3% oder mehr beträgt, weil die Ferdinand Piëch GmbH als Tochterunternehmen der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung mit diesen Aktionären ihr Verhalten in Bezug auf die Porsche Automobil Holding SE auf Grund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt. Die der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung nach § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnenden Stimmrechte werden von folgenden Gesellschaften gehalten: Hans-Michel Piëch GmbH, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung.“

### **[37] Nahe stehende Unternehmen und Personen**

Nach IAS 24 müssen Personen oder Unternehmen, die die Porsche SE beherrschen oder von ihr beherrscht werden, angegeben werden. Im Rahmen eines Konsortialvertrages üben die Familien Porsche und Piëch direkt beziehungsweise indirekt eine Beherrschung auf die Porsche SE aus.

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, d.h. an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, diese jedoch nicht beherrschen, einschließlich naher Familienangehöriger. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2007/08 Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorstands der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige.

Zu den Familien Porsche und Piëch und mit diesen verbundenen Unternehmen bestanden im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebes Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft in Höhe von 144,1 Mio. € (Vorjahr: 112,2 Mio. €) und Leistungsbeziehungen aus dem Designgeschäft in Höhe von 1,9 Mio. € (Vorjahr: 1,1 Mio. €).

Daneben wurden von den Familien Porsche und Piëch gegenüber der Porsche AG Kfz-Dienstleistungen sowie Uhren- und Uhrenersatzteillieferungen erbracht. Diese sind für den Porsche Konzern von untergeordneter Bedeutung und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Konditionen abgerechnet. Die Familien Porsche und Piëch gewährten der Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG zinslose Darlehen in Höhe von T€ 2.099 (Vorjahr: T€ 1.255).

Gegenüber Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrates wurden sonstige Leistungen in Höhe von T€ 57 (Vorjahr: T€ 17) erbracht. Diese wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet. Darüber hinaus haben Unternehmen des Porsche Konzerns mit Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands als Personen in Schlüsselpositionen beziehungsweise mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen gleichzeitig die Angabe von Personen und Unternehmen, auf die die Porsche SE einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Mit dem Volkswagen Konzern bestehen Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft sowie aus Beratungs- und Entwicklungsleistungen. Diese wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet.

### Nahe stehende Unternehmen und Personen

T€	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2007/08	2006/07	2007/08	2006/07
	Familien Porsche und Piëch	<b>146.027</b>	113.370	<b>1.735</b>
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat	<b>236</b>	174	<b>0</b>	0
Volkswagen AG – Konzern	<b>112.653</b>	87.955	<b>989.046</b>	791.678
	<b>258.916</b>	201.499	<b>990.781</b>	792.103

T€	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31. 7. 2008	31. 7. 2007	31. 7. 2008	31. 7. 2007
	Familien Porsche und Piëch	<b>2.559</b>	434	<b>2.251</b>
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat	<b>14</b>	9	<b>0</b>	0
Volkswagen AG – Konzern	<b>18.417</b>	5.164	<b>21.495</b>	52.910
	<b>20.990</b>	5.607	<b>23.746</b>	54.546

**[38] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands**

Die Bezüge des Vorstandes bestehen aus einer Grundvergütung und einem vom Ergebnis abhängigen variablen Teil. Die Bezüge des Vorstandes sind ausschließlich kurzfristig fällig und betragen für das Geschäftsjahr 2007/08 143,5 Mio. € (Vorjahr: 112,7 Mio. €). Hierin enthalten sind erfolgsbezogene Komponenten in Höhe von 139,5 Mio. € (Vorjahr: 107,3 Mio. €). Dabei sind jeweils zeitanteilig auch die Vergütungen der vier Vorstände berücksichtigt, deren Anstellungsverträge am 13. November 2007 auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft übergegangen sind. Darüber hinaus wurden den Pensionsrückstellungen für aktive Mitglieder des Vorstands T€ 3.298 (Vorjahr: T€ 2.824) zugeführt. Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen belaufen sich auf 28,1 Mio. € (Vorjahr: 24,4 Mio. €). Es wurden Pensionszahlungen in Höhe von 1,3 Mio. € geleistet (Vorjahr: 1,0 Mio. €). Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2007/08 belaufen sich auf 1,9 Mio. € (Vorjahr: 1,6 Mio. €). Diese sind ebenfalls ausschließlich kurzfristig fällig. Die Pensionsrückstellungen sind unter Anhangsangabe [26] ausgewiesen und entsprechend IAS 19 bewertet. Es bestehen keine weiteren Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsrat und Vorstand.

**[39] Honorar des Abschlussprüfers**

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer gemäß § 314 Abs.1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31. 7. 2008	31. 7. 2007
Abschlussprüfung	<b>828</b>	698
Sonstige Bestätigungsleistungen	<b>6</b>	64
Steuerberatungsleistungen	<b>211</b>	146
Sonstige Leistungen	<b>1.002</b>	453
	<b>2.047</b>	1.361

**[40] Erklärung zum Corporate Governance Kodex**

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE geben die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung im Geschäftsbericht 2007/08 ab. Diese wird den Aktionären auf der Homepage [www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com) dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 20. Oktober 2008

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Dr. Wendelin Wiedeking

Holger P. Härter

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 20. Oktober 2008

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Dr. Wendelin Wiedeking

Holger P. Härter

## Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

„Wir haben den von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalspiegel und Anhang – sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. August 2007 bis 31. Juli 2008 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Stuttgart, 20. Oktober 2008

Ernst & Young AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft  
Steuerberatungsgesellschaft

Oesterle  
Wirtschaftsprüfer

Strähle  
Wirtschaftsprüfer



## Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

### Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE

#### Dr. Wolfgang Porsche

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)  
Volkswagen AG, Wolfsburg
- 2) Porsche Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (Vorsitz)  
Porsche Bank AG, Salzburg (stv. Vorsitz)  
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,  
Salzburg (Vorsitz)  
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading  
Porsche Cars North America Inc., Wilmington  
Porsche Ibérica S.A., Madrid  
Porsche Italia S.p.A., Padua  
Eterna S.A., Grenchen (Vorsitz)

#### Uwe Hück

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

#### Hans Baur

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (stv. Vorsitz)  
Alcatel-Lucent Deutschland AG, Stuttgart  
Berthold Leibinger GmbH, Ditzingen

#### Prof. Dr. Ulrich Lehner

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart  
HSBC Trinkaus & Burkhardt AG, Düsseldorf  
E.ON AG, Düsseldorf  
ThyssenKrupp AG, Düsseldorf  
Henkel Management AG, Düsseldorf  
Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)
- 2) Dr. August Oetker KG, Bielefeld  
Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf  
Novartis AG, Basel

#### Wolfgang Leimgruber

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- 2) Porsche France S.A., Boulogne-Billancourt

#### Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart  
Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz)  
MAN AG, München (Vorsitz)  
AUDI AG, Ingolstadt
- 2) Porsche Holding GmbH, Salzburg  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg

#### Walter Uhl

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

#### Dr. Hans Michel Piëch

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- 2) Porsche Bank AG, Salzburg  
Porsche Holding GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)  
Porsche Cars North America Inc., Wilmington  
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading  
Porsche Italia S.p.A., Padua  
Porsche Ibérica S.A., Madrid  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)  
Volksoper Wien GmbH, Wien

#### Dr. Ferdinand Oliver Porsche

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart  
Voith AG, Heidenheim
- 2) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH  
& Co. KG, Bietigheim-Bissingen  
PGA S.A., Paris  
Eterna S.A., Grenchen

#### Hans-Peter Porsche

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- 2) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH  
& Co. KG, Bietigheim-Bissingen  
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,  
Salzburg (stv. Vorsitz)  
Porsche Holding GmbH, Salzburg  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg  
FAP Beteiligungen AG, Salzburg (Vorsitz)

#### Hansjörg Schmierer

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart  
Berthold Leibinger GmbH, Ditzingen  
Mahle GmbH, Stuttgart

#### Werner Weresch

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Juli 2008 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat bzw. dem Vorstand der Porsche Automobil Holding SE.

1) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

2) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

## Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

### Dr. Wendelin Wiedeking

- 1) Volkswagen AG, Wolfsburg  
AUDI AG, Ingolstadt
- 2) Porsche Cars North America Inc.,  
Wilmington  
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading  
Porsche Italia S.p.A., Padua  
Porsche Ibérica S.A., Madrid  
Porsche Japan K.K., Tokio  
Porsche Enterprises Inc., Wilmington  
Novartis AG, Basel

### Holger P. Härter

- 1) EUWAX AG, Stuttgart (Vorsitz)  
Volkswagen AG, Wolfsburg  
AUDI AG, Ingolstadt  
boerse-stuttgart AG, Stuttgart (Vorsitz)
- 2) Porsche Cars North America Inc., Wilmington  
Porsche Enterprises Inc., Wilmington (Vorsitz)  
Porsche Financial Services Inc.,  
Wilmington (Vorsitz)  
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading  
Porsche Italia S.p.A., Padua  
Porsche Ibérica S.A., Madrid  
Porsche Japan K.K., Tokio  
Porsche Deutschland GmbH,  
Bietigheim-Bissingen  
Porsche Financial Services GmbH,  
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)  
PIKS Porsche-Information-Kommunikation-  
Services GmbH, Stuttgart (Vorsitz)  
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für  
Management- und IT-Beratung mbH,  
Freiberg/N. (Vorsitz)

### Klaus Berning

(bis 13. November 2007)

- 2) Porsche Cars North America Inc., Wilmington  
Porsche Enterprises Inc., Wilmington  
Porsche Financial Services Inc., Wilmington  
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading  
Porsche Italia S.p.A., Padua  
Porsche Ibérica S.A., Madrid  
Porsche Japan K.K., Tokio  
Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen  
Porsche Financial Services GmbH,  
Bietigheim-Bissingen  
Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH  
& Co. KG, Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)

### Wolfgang Dürheimer

(bis 13. November 2007)

- 2) Porsche Engineering Group GmbH,  
Weissach (Vorsitz)  
Porsche Engineering Services GmbH,  
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)  
PIKS Porsche-Information-  
Kommunikation-Services GmbH, Stuttgart

### Thomas Edig

(bis 13. November 2007)

- 2) Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen  
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand  
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig  
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für  
Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg/N.

### Michael Macht

(bis 13. November 2007)

- 2) Porsche Consulting GmbH,  
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)  
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand  
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig (Vorsitz)  
PIKS Porsche-Information-Kommunikation-  
Services GmbH, Stuttgart

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Juli 2008<sup>1</sup>

T€		31. 7. 2008	31. 7. 2007
<b>Aktiva</b>	Anlagevermögen		
	Immaterielle Vermögensgegenstände	0	478.502
	Sachanlagen	0	1.191.918
	Finanzanlagen	9.104.066	6.041.019
		<b>9.104.066</b>	7.711.439
	Umlaufvermögen		
	Vorräte	0	315.892
	Forderungen	0	742.617
	Sonstige Vermögensgegenstände	12.639.380	4.093.150
	Wertpapiere	2.500.000	1.800.572
Flüssige Mittel	6.029.864	2.200.766	
	<b>21.169.244</b>	9.152.997	
	Rechnungsabgrenzungsposten	1	13.240
		<b>30.273.311</b>	16.877.676
<b>Passiva</b>	Eigenkapital		
	Gezeichnetes Kapital	175.000	45.500
	Kapitalrücklage	121.969	121.969
	Gewinnrücklagen	6.974.003	4.332.978
	Bilanzgewinn	2.190.000	965.000
		<b>9.460.972</b>	5.465.447
	Rückstellungen		
	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.655	572.388
	Übrige Sonstige Rückstellungen	2.110.801	2.559.085
		<b>2.116.456</b>	3.131.473
	Verbindlichkeiten		
	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.873.436	2.000.000
	Erhaltene Anzahlung auf Bestellungen	0	538
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19	331.003
	Übrige Verbindlichkeiten	8.822.428	5.946.516
		<b>18.695.883</b>	8.278.057
	Rechnungsabgrenzungsposten	0	2.699
		<b>30.273.311</b>	16.877.676

<sup>1</sup> Der Jahresabschluss der Porsche SE ist nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften (HGB) erstellt und wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Der vollständige Jahresabschluss der Porsche SE kann bei der Porsche SE, Abteilung Finanzpresse und Investor Relations, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, angefordert werden.

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE  
für die Zeit vom 1. August 2007 bis 31. Juli 2008

T€	2007/08	2006/07
Umsatzerlöse	<b>128</b>	6.169.457
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	<b>0</b>	63.154
<b>Gesamtleistung</b>	<b>128</b>	6.232.611
Sonstige betriebliche Erträge	<b>8.344.835</b>	5.465.949
Materialaufwand	<b>- 3</b>	- 3.332.775
Personalaufwand	<b>- 51.486</b>	- 1.031.763
Abschreibungen	<b>0</b>	- 357.949
Sonstige betriebliche Aufwendungen	<b>- 3.682.304</b>	- 4.118.938
Beteiligungsergebnis	<b>1.894.727</b>	205.195
Zinsergebnis	<b>- 288.897</b>	- 144.330
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>6.217.000</b>	2.918.000
Steuern	<b>- 1.837.000</b>	- 988.000
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>4.380.000</b>	1.930.000
Einstellung in Gewinnrücklagen	<b>- 2.190.000</b>	- 965.000
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>2.190.000</b>	965.000

## Wesentliche Beteiligungen

	Anteil Kapital %	Ergebnis <sup>1</sup> T€	Umsatz <sup>1</sup> T€	Mitarbeiter <sup>2</sup>
<b>Vollkonsolidierte Unternehmen – Inland</b>				
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart	100	1.228.000 <sup>3</sup>	6.247.452	8.478
Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen	100 <sup>4</sup>	11.178 <sup>3</sup>	51.118	190
Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen	100 <sup>4</sup>	36.898 <sup>3</sup>	1.068.642	102
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig	100 <sup>4</sup>	1.913 <sup>3</sup>	71.593	466
Porsche Engineering Group GmbH, Weissach	100 <sup>4</sup>	2.449 <sup>3</sup>	39.772	28
Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	65,0 <sup>4</sup>	4.215	50.163	51
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg am Neckar	74,8 <sup>4</sup>	8.257	68.576	411
Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	100 <sup>4</sup>	- 15.330 <sup>3</sup>	352.591	0
<b>Vollkonsolidierte Unternehmen – Ausland</b>				
Porsche Iberica S.A., Madrid, Spanien	100 <sup>4</sup>	5.066	147.954	46
Porsche Italia S.p.A., Padua, Italien	100 <sup>4</sup>	9.313	366.956	68
Porsche France S.A., Boulogne-Billancourt, Frankreich	100 <sup>4</sup>	7.121	209.580	42
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading, England	100 <sup>4</sup>	31.184	493.793	106
Porsamadrid S.L., Madrid, Spanien	100 <sup>4</sup>	- 59	53.885	103
Porsche Distribution S.A.S., Levallois-Perret, Frankreich	100 <sup>4</sup>	2.188	71.548	80
Porsche Retail Group Ltd., Reading, England	100 <sup>4</sup>	4.011	241.264	287
Porsche Cars North America, Inc., Wilmington/Delaware, USA	100 <sup>4</sup>	51.076	1.570.746	243
Porsche Cars Canada Ltd., Toronto/Ontario, Kanada	100 <sup>4</sup>	1.455	118.382	13
Porsche Liquidity LLC, Wilmington/Delaware, USA	100 <sup>4</sup>	3.187	128.608	0
Porsche Capital LLC, Wilmington/Delaware, USA	100 <sup>4</sup>	240	86.200	0
Porsche Japan K.K., Tokio, Japan	100 <sup>4</sup>	6.881	250.764	47
Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood, Australien	100 <sup>4</sup>	6.135	132.025	36
Porsche Retail Group Australia Pty. Ltd., Collingwood, Australien	100 <sup>4</sup>	1.731	83.252	83
Porsche Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100 <sup>4</sup>	9.921	288.215	24
Porsche Russland OOO, Moskau, Russland <sup>5</sup>	100 <sup>4</sup>	5.024	217.586	45
Porsche Center Moscow OOO, Moskau, Russland <sup>5</sup>	100 <sup>4</sup>	135	19.300	64
<b>At Equity Beteiligung</b>				
Volkswagen AG, Wolfsburg <sup>5</sup>	22,3 <sup>6</sup>	1.455.000	55.218.000	90.468

<sup>1</sup> Jahresergebnis aus landesrechtlichen Abschlüssen bzw. Ergebnis vor Gewinnabführung für das Geschäftsjahr vom 1. August 2007 bis 31. Juli 2008. Die Umrechnung der Auslandswerte erfolgt für das Ergebnis und den Umsatz mit dem Jahresdurchschnittskurs.

<sup>2</sup> Mitarbeiter am Geschäftsjahresende.

<sup>3</sup> Vor Ergebnisabführung (Ergebnis nach Steuerumlage).

<sup>4</sup> Indirekte Beteiligung.

<sup>5</sup> Jahresabschluss zum 31. Dezember 2007.

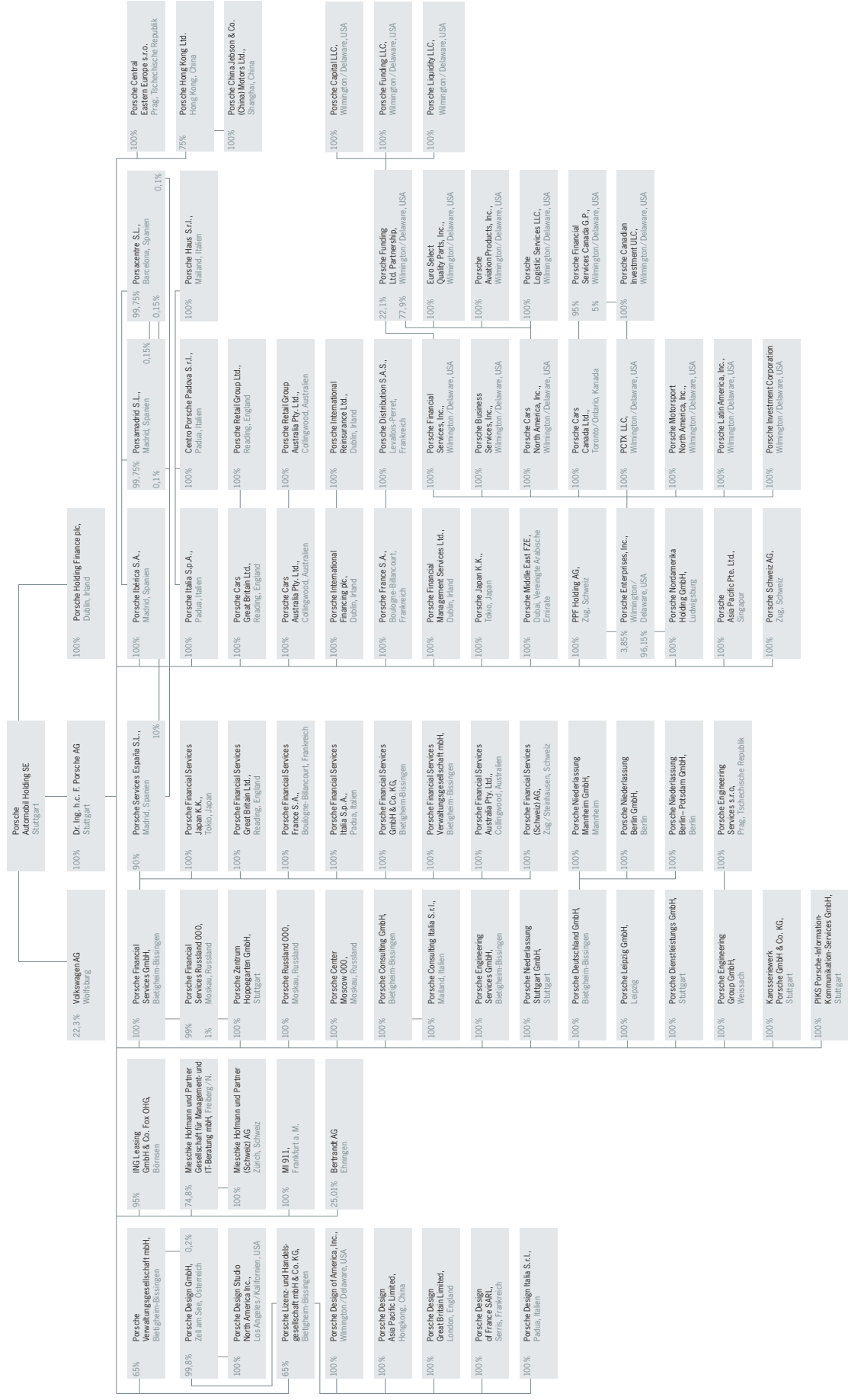
<sup>6</sup> Kapitalanteil zum 31. Juli 2008.





Übersicht über die Porsche Gruppe (Kapitalanteile)

zum 31. Juli 2008







Porsche Automobil Holding SE  
Postfach  
70432 Stuttgart  
Deutschland  
Telefon +49 711 911-11000