

Porsche Automobil Holding SE

Einzelabschluss

2009/10

## 4 Das Unternehmen

### 6 **Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE**

- 6 Wesentliche Ereignisse
- 13 Geschäftsverlauf
- 17 Kapitalmarkt
- 20 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
- 25 Porsche Automobil Holding SE  
(Einzelabschluss nach HGB)
- 29 Vergütungsbericht  
(Teil des Corporate Governance Berichts)
- 39 Wertsteigernde Faktoren
- 61 Chancen und Risiken der  
zukünftigen Entwicklung
- 88 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 89 Prognosebericht und Ausblick

# 2

## 92 Einzelabschluss

- 94 Bilanz der Porsche Automobil Holding SE
- 95 Gewinn- und Verlustrechnung der  
Porsche Automobil Holding SE
- 96 Anhang
- 119 Verwaltungsorgane der  
Porsche Automobil Holding SE
- 121 Mitgliedschaften in anderen gesetzlich  
zu bildenden Aufsichtsräten sowie in  
vergleichbaren in- und ausländischen  
Kontrollgremien
- 124 Bestätigungsvermerk



# 1

## Das Unternehmen





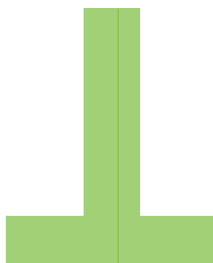
## **Wesentliche Ereignisse**

### **Die Porsche SE fungiert als Holding**

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“) fungiert seit Anfang Dezember 2009 im Wesentlichen als Holding für ihre Beteiligungen an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“) und an der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart. Die Beteiligungen am Volkswagen Konzern (Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften) und am Porsche Zwischenholding GmbH Konzern (Porsche Zwischenholding GmbH sowie Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, („Porsche AG“) und ihre Tochtergesellschaften) wurden bis Anfang Dezember 2009 im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Volkswagen Konzern wurde mit Wirkung zum 3. Dezember 2009, der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern mit Wirkung zum 7. Dezember 2009 entkonsolidiert. Maßgeblich für die Entkonsolidierungen war Folgendes:

Am 3. Dezember 2009 beschloss die Hauptversammlung der Volkswagen AG, ein Entsenderecht des Landes Niedersachsen in die Satzung der Volks-

wagen AG aufzunehmen. Dieses Entsenderecht räumt dem Land Niedersachsen das Recht ein, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange ihm mittelbar oder unmittelbar mindestens 15 Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Die Aufnahme des Entsenderechts war in der Grundlagvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen („GLV“) zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG vereinbart worden. Der Beschluss der Aufnahme des Entsenderechts und die sich daraus ergebende Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Volkswagen AG steht einer weiteren Einbeziehung des Volkswagen Konzerns im Wege der Vollkonsolidierung entgegen. Es ist im Sinne der internationalen Rechnungslegungsstandards (International Financial Reporting Standards, „IFRS“) keine Beherrschung mehr gegeben. Da die Porsche SE zukünftig einen maßgeblichen Einfluss im Sinne der IFRS auf die Volkswagen AG ausüben kann, wird die Gesellschaft seit dem 3. Dezember 2009 als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.



Nachdem das operative Porsche-Geschäft rechtlich in eine (neue) Porsche AG überführt worden war, beteiligte sich die Volkswagen AG am 7. Dezember 2009 über eine neu gegründete Zwischenholding (Porsche Zwischenholding GmbH) an der (neuen) Porsche AG. Die Porsche SE verlor aufgrund der in den Durchführungsverträgen zur GLV und im Gesellschaftsvertrag der Porsche Zwischenholding GmbH festgelegten Regelungen trotz einer gegebenen Stimmrechtsmehrheit von 50,1 Prozent die alleinige Kontrolle im Sinne der IFRS an dieser Gesellschaft. Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern wurde aus diesem Grund zum 7. Dezember 2009 entkonsolidiert und wird seit diesem Zeitpunkt als Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE und der Volkswagen AG ebenfalls at Equity bilanziert.

### **Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns**

Mit dem im Abschnitt „Die Porsche SE fungiert als Holding“ dargestellten Beschluss der Hauptversammlung der Volkswagen AG über die Aufnahme eines Entsenderechts des Landes Niedersachsen in die Satzung der Volkswagen AG und der mittelbaren Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche AG konnten bereits Ende November / Anfang Dezember 2009 die ersten in der GLV vorgesehenen Schritte zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns realisiert werden.

Die Hauptversammlung der Volkswagen AG beschloss am 3. Dezember 2009 – wie in der GLV vorgesehen – außerdem die Bestätigung der in der Satzung der Volkswagen AG festgeschriebenen Sperrminorität von 20 Prozent und die Ermächtigung zur Ausgabe von bis zu 135 Millionen neuen Vorzugsaktien mit Bezugsrecht für alle Aktionäre der Volkswagen AG. Daraufhin erhöhte die Volkswagen AG mit der Ausgabe von rund 65 Millionen neuen Vorzugsaktien im März 2010 ihr Grundkapital um nominal rund 166,2 Millionen Euro und erzielte dabei in den Monaten März und April einen Nettoemissionserlös von insgesamt rund 4,1 Milliarden Euro.

Für das erste Halbjahr 2011 sieht die GLV die Durchführung einer Kapitalerhöhung der Porsche SE

vor. Die Familien Porsche und Piëch haben sich gegenüber der Porsche SE im Rahmen des Gesamtkonzepts der GLV unter bestimmten Voraussetzungen zur Zeichnung neuer Stammaktien aus dieser Kapitalerhöhung gegen einen Gesamtbezugspreis von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro verpflichtet.

Der Schlussstein zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns, die Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG, wird nach Durchführung der Kapitalerhöhung der Porsche SE angestrebt.

Aus heutiger Sicht ist es nicht auszuschließen, dass der in der GLV für die Verschmelzung vorgesehene Zeitplan nicht eingehalten werden kann. Die gemäß der GLV vorzunehmende rechtliche und steuerliche Prüfung der Transaktion ist noch nicht abgeschlossen. Dies liegt an externen Faktoren, unter anderem daran, dass die steuerlichen Rahmenbedingungen der Verschmelzung noch nicht feststehen. Außerdem können die Auswirkungen der in den USA gegen die Porsche SE erhobenen Schadenersatzklagen sowie der von verschiedenen Fondsgesellschaften in Deutschland geltend gemachten Schadenersatzansprüche (wir verweisen für beide Sachverhalte auf den Abschnitt „Rechtliche Risiken“ im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ in diesem Lagebericht) auf die Verschmelzung beim jetzigen Verfahrensstand noch nicht endgültig bewertet werden. Der Vorstand der Porsche SE geht derzeit davon aus, dass eine erfolgreiche Klärung der derzeitigen Unsicherheitsfaktoren möglich ist und die Verschmelzung daher gelingen wird, wenn auch möglicherweise nicht in dem ambitionierten Zeitplan der GLV.

Bezüglich der verbleibenden 50,1 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH, die von einem Treuhänder für die Porsche SE gehalten werden, haben sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der GLV zudem wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Diese Optionen sind zu festgelegten Perioden im Zeitraum vom 15. November 2012 bis zum 31. Januar 2015 ausübbar für den Fall, dass die erforderlichen Verschmelzungsbeschlüsse der Hauptversammlungen der Porsche SE und der Volkswagen AG nicht bis zum 31. Dezember 2011 gefasst sein sollten oder, falls diese gefasst wurden, ein Freigabeverfahren erfolglos durchgeführt wurde und erhobene Klagen der Eintragung weiter entgegen stehen.

### **Erweiterung des Vorstands der Porsche SE**

Prof. Dr. Martin Winterkorn, zugleich Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, und Hans Dieter Pötsch, zugleich Vorstand für Finanzen und Controlling der Volkswagen AG, traten mit Wirkung zum 25. November 2009 zusätzlich zu ihren Funktionen bei Volkswagen in den Vorstand der Porsche SE ein. Prof. Winterkorn übernahm den Vorsitz des Gremiums, Herr Pötsch nimmt die Position des Finanzvorstands ein. Sie erweitern damit das Vorstandsgremium, dem darüber hinaus Thomas Edig, stellvertretender Vorsitzender des Vorstands der Porsche AG, Vorstand Personal und Sozialwesen sowie Arbeitsdirektor der Porsche AG, angehört. Michael Macht gehörte bis zum 30. September 2010 dem Vorstand der Porsche SE an und fungierte bis zu diesem Zeitpunkt zugleich als Vorstandsvorsitzender der Porsche AG. Herr Macht ist seit 1. Oktober 2010 Vorstandsmitglied der Volkswagen AG (Geschäftsbereich Konzern, Produktion).

### **Deutlich verbesserte Liquiditätssituation**

Die Liquiditätssituation des Porsche SE Konzerns hat sich seit dem 31. Juli 2009 deutlich verbessert. Entscheidend hierfür waren vor allem drei Umstände.

Kurz nach dem Ende des Geschäftsjahres 2008/09 wurde ein wesentlicher Teil der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG an die Qatar Holding LLC veräußert. Dies führte zu einer Aufhebung der mit den verkauften Optionen in Zusammenhang stehenden Verfügungsbeschränkungen in Bezug auf bestehende Tages- und Termingeldeinlagen. Die Veräußerung führte insgesamt zu einer Erhöhung der freien Liquidität um mehr als eine Milliarde Euro.

Zudem wurde die mit der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH verbundene Bareinlage in Höhe von rund 3,9 Milliarden Euro von der Porsche Zwischenholding GmbH an die Porsche SE als Darlehen weitergereicht. Die erhaltenen liquiden Mittel wurden größtenteils genutzt, um die Verschuldung der Porsche SE gegen-

über Kreditinstituten zu reduzieren. In diesem Zusammenhang wurde darüber hinaus im Dezember 2009 mit einem Bankenkonsortium die Ablösung der im März 2009 vereinbarten Kreditlinie von rund 10,8 Milliarden Euro vereinbart. Für die Porsche SE beträgt der Gesamtkreditrahmen nunmehr 8,5 Milliarden Euro, aufgeteilt in eine Tranche von 2,5 Milliarden Euro mit einer Laufzeit bis zum 30. Juni 2011 und in zwei weitere Tranchen mit Laufzeiten bis zum 31. Dezember 2012. Von diesen 8,5 Milliarden Euro werden aktuell jedoch nur 7 Milliarden Euro in Anspruch genommen, so dass eine noch ungenutzte Linie in Höhe von 1,5 Milliarden Euro für die Porsche SE verbleibt.

Wir verweisen für weitere Ausführungen auf den Abschnitt „Liquiditätsrisiken“ im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ in diesem Lagebericht.

### **Strategischer Investor Qatar**

Bereits am 14. August 2009 hatte die Porsche SE mit der Veräußerung eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG an die Qatar Holding LLC eine weitere Voraussetzung der GLV für die Schaffung des integrierten Automobilkonzerns erfüllt. Mit Vollzug der Transaktion wurden für die Porsche SE liquide Mittel in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro verfügbar, die bis zu diesem Zeitpunkt als Sicherheit für die auf Barausgleich gerichteten Optionen dienten. Ferner hatte sich die Qatar Holding LLC im September 2009 mit 265 Millionen Euro an dem syndizierten Kredit der Porsche SE beteiligt, der im November 2009 durch eine neue Finanzierung abgelöst wurde. Auch an dieser ist die Qatar Holding LLC beteiligt. Parallel zu dieser Transaktion hat die Qatar Holding LLC mittelbar zehn Prozent der Stammaktien der Porsche SE erworben.

Die Porsche SE plant, die verbleibenden am Geschäftsjahresende noch gehaltenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die sich auf rund zwei Prozent der VW-Stammaktien beziehen, zu veräußern.





### **Kapitalerhöhung der Volkswagen AG erfolgreich platziert**

Mit der Ausgabe von rund 65 Millionen neuen Vorzugsaktien hatte die Volkswagen AG im März 2010 ihr Grundkapital um nominal rund 166,2 Millionen Euro erhöht und dabei in den Monaten März und April 2010 einen Nettoemissionserlös von insgesamt rund 4,1 Milliarden Euro erzielt. Der Vorstand der Volkswagen AG hatte am 23. März 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen mit Bezugsrechten der Stamm- und Vorzugsaktionäre unter teilweiser Ausnutzung des vorhandenen Genehmigten Kapitals beschlossen. Die neuen Aktien sind rückwirkend ab dem 1. Januar 2009 voll dividendenberechtigt. Diese weltweit größte öffentlich platzierte Kapitalerhöhung im Automobilsektor stieß vor allem bei institutionellen Investoren auf großes Interesse. Den Bezugspreis hatte der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 25. März 2010 auf 65,00 Euro festgelegt; das Bezugsverhältnis betrug 37:6.

Der Emissionserlös soll der Verbesserung der Kapitalausstattung des Volkswagen Konzerns vor dem Hintergrund der geplanten Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit Porsche dienen. Darüber hinaus soll diese Transaktion die finanzielle Stabilität und Flexibilität von Volkswagen stärken und dazu beitragen, das bestehende Kreditrating von Volkswagen aufrechtzuerhalten.

Die Porsche SE nahm an dieser Kapitalerhöhung nicht teil. Dadurch verwässerte sich der Anteil der Porsche SE am Gesamtkapital der Volkswagen AG von 37,4 Prozent auf 32,2 Prozent. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von rund 50,7 Prozent blieb hingegen unverändert. Aus der Kapitalerhöhung resultierte für den Porsche SE Konzern (Porsche SE und ihre Tochterge-

sellschaften) ein aufwands-, jedoch nicht liquiditätswirksamer Gesamteffekt in Höhe von rund minus 1,4 Milliarden Euro.

### **Wesentliche Ereignisse im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern**

Am 7. Dezember 2009 beteiligte sich die Volkswagen AG im Wege einer Kapitalerhöhung mit 49,9 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Die Porsche SE fungiert als Holding“.

Ende November 2009 hat sich die Porsche AG eine neue operative Kreditlinie mit einem Bankenkonsortium gesichert. Die revolvingende Linie von bis zu 2,5 Milliarden Euro ersetzt die bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden Kreditlinien der Porsche AG. Sie stellt einen ausreichenden Finanzierungsspielraum für die operative Geschäftsentwicklung zu marktüblichen Bedingungen bis zum 31. Dezember 2012 sicher.

Matthias Müller wurde am 6. Juli 2010 vom Aufsichtsrat der Porsche AG mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 zum neuen Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG berufen. Er war zuletzt Leiter Produktplanung, Produktmanagement und Modellreihen des Volkswagen Konzerns und der Marke Volkswagen. Matthias Müller folgt bei der Porsche AG Michael Macht, der mit Wirkung zum 30. September aus dem Vorstand ausschied. Michael Macht wurde vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG in den Vorstand der Volkswagen AG berufen. Er verantwortet in Wolfsburg künftig den Geschäftsbereich Konzern, Produktion.

Am 19. April 2010 bestellte der Aufsichtsrat Bernhard Maier zum Mitglied des Vorstands der Porsche AG. Bernhard Maier, der zuvor Vorsitzender der Geschäftsführung der Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen, war, übernahm mit sofortiger Wirkung die Leitung des Ressorts Vertrieb und Marketing. Sein Vorgänger in diesem Amt, Klaus Berning, hatte das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen.

Der Aufsichtsrat der Porsche AG berief in seiner Sitzung vom 6. November 2009 Lutz Meschke in

den Vorstand der Porsche AG. Meschke, zuvor Leiter des zentralen Controllings der Porsche AG, übernahm mit sofortiger Wirkung die Leitung des Ressorts Finanz- und Betriebswirtschaft sowie Einkauf. Dieser Bereich war nach der Demission des früheren Finanzvorstands Holger Härter am 23. Juli 2009 übergangsweise vom Gesamtvorstand verantwortet worden.



Nachdem eine außerordentliche Hauptversammlung der Porsche AG die Erhöhung der Mitgliederzahl des Aufsichtsrats auf 20 beschlossen hatte, fand am 19. April 2010 die konstituierende Sitzung des neu formierten Gremiums statt. Vorsitzender des Aufsichtsrats blieb Dr. Wolfgang Porsche und Uwe Hück wurde erneut zu dessen Stellvertreter gewählt. Neu in das Gremium eingezogen sind Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG und Vorstandsvorsitzender der Porsche SE, Hans Dieter Pötsch, Vorstandsmitglied der Volkswagen AG und der Porsche SE, Dr. Francisco Javier Garcia Sanz, Vorstandsmitglied der Volkswagen AG, Christian Klingler, Vorstandsmitglied der Volkswagen AG, und Prof. Dr. Horst Neumann, Vorstandsmitglied der Volkswagen AG. Erneut im Aufsichtsrat der Porsche AG vertreten sind auf der Seite der Anteilseignervertreter neben Dr. Wolfgang Porsche auch Prof. Dr. Ferdinand

K. Piëch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Hans-Peter Porsche und Dr. Hans Michel Piëch. Nicht mehr im Aufsichtsrat der Porsche AG vertreten sind Ferdinand Piëch jr., Prof. Dr. Ulrich Lehner und Josef Ahorner.

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat sind weiterhin Uwe Hück, Werner Weresch, Antonio Girone, Walter Uhl, Rolf Frech, Jürgen Kapfer, Hans Baur und Hansjörg Schmierer. In Folge der Vergrößerung sind Günther Magerer, stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats der Porsche AG und Mitglied des Betriebsrats der Porsche SE, und Kai Bliesener, Pressesprecher der IG Metall Baden-Württemberg, als weitere Arbeitnehmervertreter hinzugekommen.

Das Gremium wählte außerdem neben Dr. Wolfgang Porsche und Uwe Hück auch Dr. Hans Michel Piëch, Prof. Dr. Martin Winterkorn, Hans Dieter Pötsch für die Kapitaleseite und Hans Baur, Werner Weresch und Walter Uhl für die Arbeitnehmerseite in den Ständigen Ausschuss des Aufsichtsrats.

### **Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern**

Am 3. Dezember 2009 fand in der Hamburg Messe eine außerordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt. Mit einer Mehrheit von 98,73 Prozent der abgegebenen Stimmen billigten die Aktionäre die Schaffung des in der GLV vorgesehenen Genehmigten Kapitals zur Ausgabe von insgesamt bis zu 135 Millionen neuen, stimmrechtslosen Vorzugsaktien (einschließlich der entsprechenden Satzungsänderung). Weiter beschloss die Hauptversammlung, wie in der GLV vorgesehen, die Schaffung eines Entsenderechts von zwei Personen in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG für das Land Niedersachsen, sowie die Bestätigung der Satzungsregelung, wonach für Beschlüsse der Hauptversammlung, die der qualifizierten Mehrheit bedürfen, eine Mehrheit von 80 Prozent des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals erforderlich ist. Schließlich wählte die Hauptversammlung die Herren Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche zu Mitgliedern des Aufsichtsrats und beschloss, die Satzung an das „Gesetz zur Umsetzung der Aktionärsrechterichtlinie“ (ARUG) anzupassen.

Die 50. Ordentliche Hauptversammlung und die 9. Gesonderte Versammlung der Vorzugsaktionäre der Volkswagen AG fanden am 22. April 2010 im Congress Center Hamburg statt. Die Stammaktionäre der Volkswagen AG stimmten bei einer Präsenz von 91,1 Prozent für die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, für die Ermächtigung zur Ausgabe von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen (einschließlich der Schaffung eines Bedingten Kapitals und der entsprechenden Satzungsänderung) und für das dargestellte System zur Vergütung der Mitglieder des Vorstands. Ferner erteilten sie dem Abschluss von Unternehmensverträgen ihre Zustimmung. Mit Ablauf der Hauptversammlung hatte Roland Oetker sein Amt im Aufsichtsrat der Volkswagen AG niedergelegt; die Hauptversammlung wählte Dr. Hussain Ali Al-Abdulla für eine volle Amtszeit zu dessen Nachfolger. Ebenfalls für eine volle Amtszeit wurde Jörg Bode in den Aufsichtsrat gewählt. Herr Bode war bereits am 4. November 2009 als Nachfolger von Dr. Philipp Rösler gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt worden. Die Hauptversammlung beschloss außerdem, für das Geschäftsjahr 2009 eine Dividende in Höhe von 1,60 Euro je Stammaktie und 1,66 Euro je Vorzugsaktie auszuschütten.

Bei der Gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre betrug die Präsenz 28,6 Prozent. Dieser Versammlung war vorgeschlagen worden, dem Ermächtigungsbeschluss der Hauptversammlung vom selben Tag zur Ausgabe von Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen (Bedingtes Kapital) zuzustimmen. Die Zustimmung dazu wurde mit einer Mehrheit von 92,6 Prozent erteilt.

Die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation, Tokio, Japan, hatten bereits am 9. Dezember 2009 eine Rahmenvereinbarung zur Aufnahme einer langfristigen strategischen Partnerschaft unterzeichnet. Mit Wirkung zum 15. Januar 2010 hat Volkswagen 19,89 Prozent der Aktien an Suzuki zu einem Kaufpreis von 1,7 Milliarden Euro erworben. Die zuständigen Behörden haben der Transaktion zugestimmt. Nach Ausübung ausstehender Wandelschuldverschreibungen anderer Investoren war der Anteil von Volkswagen an Suzuki zwischenzeitlich auf 19,37 Prozent gesunken.

Durch den Kauf weiterer Aktien ist der Anteil zum 30. Juni 2010 wieder auf 19,89 Prozent erhöht worden.

Der Volkswagen Konzern und die Italdesign Giugiaro S.p.A. („IDG“), Turin, Italien, werden ihre erfolgreiche, jahrzehntelange Zusammenarbeit intensivieren und auf eine neue Grundlage stellen. In diesem Zusammenhang hat der Volkswagen Konzern 90,1 Prozent an der IDG erworben, einschließlich der Namensrechte und Patente. Die Gesellschaftsanteile wurden durch die Automobili Lamborghini Holding S.p.A., eine Tochtergesellschaft der AUDI AG, übernommen; die restlichen Anteile werden weiterhin von der bisherigen Eigentümerfamilie Giugiaro gehalten. Mit IDG beteiligt sich Volkswagen an einem der renommiertesten und traditionsreichsten Design- und Entwicklungsunternehmen der Automobilindustrie. Bereits in den 70er Jahren hatte Giugiaro mit dem Design des Golf I eine neue Grundlage für das Erscheinungsbild der Volkswagen Modelle gelegt.

Der Volkswagen Konzern trägt der dynamischen Entwicklung des chinesischen Automobilmarktes Rechnung und erhöht das laufende Investitionsprogramm für China um 1,6 Milliarden Euro. Mit einem Investitionsvolumen von insgesamt 6 Milliarden Euro bis zum Jahr 2012 will der Konzern seine führende Stellung auf einem der wichtigsten Absatzmärkte der Automobilbranche behaupten und weiter ausbauen. Im Rahmen seiner langfristigen Wachstumsstrategie wird der Konzern die Produktionskapazitäten in China bis 2013/14 auf rund drei Millionen Fahrzeuge jährlich verdoppeln. Das Investitionsprogramm wird aus dem Cashflow der Gemeinschaftsunternehmen Shanghai Volkswagen und FAW-Volkswagen finanziert. Zudem hat Volkswagen Verträge für den Bau von zwei weiteren Fertigungsstätten in China abgeschlossen. Die neuen Werke in Foshan und Yizheng werden nach aktuellen Planungen ab 2013 mit der Fahrzeugfertigung beginnen und jeweils rund 4.000 Mitarbeiter beschäftigen. Die maximale Jahreskapazität ist auf jeweils 300.000 Fahrzeuge ausgelegt. Dazu entsteht an beiden Standorten eine vollständige Produktion mit Presswerk, Karosseriebau, Lackiererei und Montage.

Im Rahmen seiner Strategie 2018 erweitert der Volkswagen Konzern auch sein Engagement in Südafrika. Dazu wird das Werk am Standort Uitenhage mit Investitionen von rund 50 Millionen Euro für die Erneuerung und den Ausbau des Presswerks verstärkt. Zudem wurde in Centurion bei Pretoria im Juni 2010 ein neues Logistikzentrum eröffnet, in das weitere 23 Millionen Euro geflossen sind. Volkswagen wird mit diesen Investitionen seine Position als Marktführer in Südafrika weiter ausbauen.

Auch in Mexiko erweitert Volkswagen seine Produktionskapazitäten. Nach der Eröffnung eines neuen Werksteils am Standort Puebla im Juli 2010 zählt das Werk mit einer jährlichen Kapazität von 525.000 Fahrzeugen zu den größten Fertigungsstätten im Konzern. Weitere Planungen sehen vor, in den kommenden drei Jahren bis zu 1 Milliarde US-Dollar in Mexiko zu investieren.

David McAllister, Niedersächsischer Ministerpräsident, ist am 1. Juli 2010 gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG ersatzbestellt worden. Er tritt damit die Nachfolge von Christian Wulff an, der am 30. Juni 2010 zum Bundespräsidenten gewählt wurde und deshalb aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist.



## Geschäftsverlauf

### Rückkehr auf den Wachstumspfad

Die Weltwirtschaft hat im Jahr 2010 die schlimmste Rezession der vergangenen Jahrzehnte überwunden und ist auf einen Wachstumspfad zurückgekehrt. Nach einer Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) dürfte die Weltwirtschaft bis zum Ende des laufenden Kalenderjahres um 4,6 Prozent wachsen. Triebfedern der rasanten Aufwärtsentwicklung sind China und Indien; aber auch Brasilien gibt dem Aufschwung Schub. Unter den führenden Industrieländern verzeichneten im Berichtszeitraum zunächst die USA und Kanada die größten Zuwächse. In Europa konnte Deutschland mit seinem traditionell hohen Exportanteil von der weltweiten Konjunkturerholung profitieren. Andererseits litten insbesondere die südlichen EU-Mitgliedsstaaten Griechenland, Italien, Spanien und Portugal unter den Auswirkungen ihrer erheblichen Budgetdefizite. Insgesamt fiel der Aufschwung in Europa verglichen mit den aufstrebenden Ländern in Asien und Amerika moderat aus.

Auf den internationalen Automobilmärkten wirkte sich die schwere Krise der Weltwirtschaft im Berichtszeitraum in unterschiedlicher Weise aus. Während in etlichen EU-Staaten staatliche Anreize in Form von Steuervergünstigungen und Umweltprämien den Absatz insgesamt stabilisierten, brachen die Fahrzeugverkäufe in Osteuropa dramatisch ein. Auch in den USA ging es zunächst rapide abwärts, ehe 2010 das „Comeback“ des nordamerikanischen Marktes einsetzte. Dagegen verzeichneten die asiatischen Schwellenländer China und Indien sowie Brasilien in Südamerika weiterhin hohe Zuwachsraten. Von den staatlichen Stützungsprogrammen profitierten wiederum die Hersteller von Klein- und Kompaktwagen weit stärker als die Produzenten teurer Premiumfahrzeuge.

Die nachfolgenden Ausführungen zu Absatz, Produktion, Finanzdienstleistungen und Mitarbeitern berücksichtigen ausschließlich die operativen Entwicklungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns, der die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften umfasst, und des Volkswagen Konzerns und lassen die Verbindung zum Porsche SE Konzern außer Betracht.

### Gesamtabsatz steigt deutlich

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern konnte seinen Absatz im Geschäftsjahr 2009/10 um 8,8 Prozent auf 81.850 Fahrzeuge steigern. Dieser Erfolg spiegelt auch den gelungen Marktstart der vierten Baureihe von Porsche wider: Der Gran Turismo Panamera, der ab September 2009 auf den weltweiten Märkten eingeführt wurde, erreichte bis 31. Juli 2010 einen Absatz von 20.615 Einheiten. Die zuerst eingeführten Achtzylinder-Modelle summierten sich auf 17.110 Fahrzeuge, die Sechszylinder-Modelle, die im Mai 2010 folgten, kamen auf 3.505 Einheiten. Volumenstärkste Baureihe blieb der Cayenne mit einem Absatz von 29.855 Fahrzeugen. Trotz des Generationswechsels bei dem sportlichen Geländewagen im Frühjahr 2010 beträgt der Rückgang damit nur 12,9 Prozent. Auf den neuen Cayenne, der seit Mai 2010 im Handel ist, entfielen bereits 11.618 Einheiten. Insgesamt teilt sich der Cayenne-Absatz im Berichtszeitraum in 12.130 Einheiten mit Sechszylinder-Benzinmotoren, 11.495 Fahrzeuge mit Achtzylinder-Motoren und 6.230 Einheiten mit Dieselantrieb auf.

Die Verkäufe der Baureihe 911 zeigten sich von den schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die das Marktumfeld der Sportwagen weiterhin kennzeichneten, anhaltend beeinträchtigt. Im Zeitraum vom 1. August 2009 bis zum 31. Juli 2010 sank der Absatz um 27,4 Prozent auf 19.663 Einheiten. Gleichwohl konnte Porsche vom neuen 911 Turbo und vom 911 Turbo S, die ab November 2009 beziehungsweise Mai 2010 zu den Händlern kamen, insgesamt 4.055 Fahrzeuge verkaufen. Der Absatz der Boxster-Baureihe einschließlich der Cayman-Modelle nahm um 10,8 Prozent auf 11.717 Einheiten ab. Davon entfielen 6.865 Fahrzeuge auf den Boxster und 4.852 Einheiten auf den Cayman.

Auch der Volkswagen Konzern konnte seine Absatzzahlen steigern. Insbesondere in den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 entwickelte sich das Geschäft deutlich besser als erwartet.

Aufgrund des abweichenden Geschäftsjahres des Volkswagen Konzerns werden die Absatz- und Produktionszahlen nachfolgend getrennt für die erste Hälfte des Porsche SE Geschäftsjahres (Berücksichti-

gung Volkswagen vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009, „erstes Halbjahr“) und für die zweite Hälfte des Porsche SE Geschäftsjahres (Berücksichtigung Volkswagen vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2010, „zweites Halbjahr“) dargestellt.

Auf die Marke Volkswagen Pkw entfielen im zweiten Halbjahr 1.940.138 der weltweit in diesem Zeitraum insgesamt 3.566.121 abgesetzten Fahrzeuge (erstes Halbjahr: 1.808.766 von insgesamt 3.302.144 abgesetzten Fahrzeugen). Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Polo, New Beetle, Tiguan, Touareg, die Derivate des Golf sowie die in China erhältliche Version des Jetta und des Passat.

Die Marke Audi erreichte im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009 einen Absatz von 615.769 Fahrzeugen, im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2010 wurden 660.458 Fahrzeuge abgesetzt. Die Modelle Audi A4 allroad quattro, Audi Q5 und Audi Q7 wurden in diesem Zeitraum überproportional nachgefragt. Zudem waren der neue Audi A5 Sportback und der neue Audi A8 bei den Kunden sehr beliebt. In den Absatzzahlen von Audi sind die Werte der Marke Lamborghini enthalten. Die Marke Škoda setzte vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2010 298.234 Fahrzeuge ab, im ersten Halbjahr waren es 289.244 Fahrzeuge. Positiv entwickelte sich im zweiten Halbjahr die Nachfrage nach den Modellen Octavia Limousine und Superb Limousine sowie nach den neuen Modellen Superb Combi und Yeti. Im Geschäftsjahr 2009/10 wurden im zweiten Halbjahr 186.042 SEAT-Fahrzeuge und im ersten Halbjahr 161.118 Fahrzeuge abgesetzt. Insbesondere die Nachfrage nach dem Modell Exeo entwickelte sich im zweiten Halbjahr erfreulich.

Volkswagen Nutzfahrzeuge erzielte im zweiten Halbjahr einen Absatz von 159.141 Fahrzeugen nachdem im ersten Halbjahr 140.099 Fahrzeuge abgesetzt werden konnten. Scania setzte, nach 22.776 Fahrzeugen im ersten Halbjahr, im zweiten Halbjahr 28.321 Fahrzeuge ab.

## Regionale Unterschiede

Die Absatzentwicklung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns fiel im Berichtszeitraum in den verschiedenen Regionen der Welt unterschiedlich aus. Außerhalb der Stammmärkte Europa und Amerika stieg der Absatz kräftig um 25,8 Prozent auf 25.283 Fahrzeuge. Allein auf den chinesischen Wachstumsmarkt entfielen 11.724 Einheiten und damit 47,5 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Hier verfügt Porsche mit dem Panamera nunmehr über ein sportliches Angebot im Bereich der von chinesischen Kunden stark nachgefragten viertürigen, viersitzigen Limousinen.

Aber auch in Europa konnten die Absätze von Porsche im Zeitraum vom 1. August 2009 bis zum 31. Juli 2010 insgesamt um 1,4 Prozent auf 30.948 Einheiten zulegen; davon wurden in Deutschland 11.857 Fahrzeuge abgesetzt. Das waren 3,5 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. In Nordamerika holte die Marke aus Zuffenhausen deutlich auf: Nachdem zur Mitte des Geschäftsjahres 2009/10 noch ein Rückstand gegenüber dem Vorjahreszeitraum von rund 15,5 Prozent zu verzeichnen war, war daraus zum 31. Juli 2010 ein Zuwachs von 4,6 Prozent auf 23.705 Fahrzeuge geworden. Auf dem gesamten amerikanischen Kontinent waren es im Berichtszeitraum 25.619 Einheiten (plus 4,0 Prozent).

Der Volkswagen Konzern setzte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2010 in der Region Europa/Übrige Märkte 1.857.918 Fahrzeuge ab (erstes Halbjahr: 1.730.018 Fahrzeuge). In Nordamerika wurden 265.060 Einheiten (erstes Halbjahr: 238.595 Fahrzeuge) abgesetzt. Auf den Märkten in Südamerika verzeichnete Volkswagen im zweiten Halbjahr einen Absatz von insgesamt 427.394 Fahrzeugen (erstes Halbjahr: 434.245 Fahrzeuge). Der Absatz des Volkswagen Konzerns in den Märkten in Asien-Pazifik, einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, betrug im zweiten Halbjahr 1.015.749 Einheiten nach 899.286 Fahrzeugen im ersten Halbjahr.



### Produktion ausgeweitet

Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern wurden im Berichtszeitraum 89.123 Fahrzeuge produziert, das waren 16,1 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. In Leipzig liefen vom 1. August 2009 bis zum 31. Juli 2010 mit 32.215 Einheiten der Baureihe Cayenne aufgrund des Generationswechsels in der Baureihe 1,3 Prozent weniger Fahrzeuge vom Band als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Vom neuen Panamera wurden bereits 24.494 Fahrzeuge gefertigt. Im Werk Zuffenhausen machte der Rückgang bei der Elfer-Baureihe 27,4 Prozent auf 20.159 Einheiten aus. Die Produktion der Boxster-Baureihe einschließlich der Cayman-Modelle nahm insgesamt um 14,9 Prozent auf 12.255 Einheiten ab. In Finnland sank die Anzahl hergestellter Fahrzeuge um 38,7 Prozent auf 7.518 Einheiten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Boxster-Modelle seit Februar 2009 teilweise in Zuffenhausen gefertigt werden. Die Lagerbestände des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns haben sich im Vergleich zum 31. Juli 2009 erhöht.

Der Volkswagen Konzern produzierte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2010 3.586.070 Fahrzeuge nach einer Produktion von 3.232.180 Fahrzeugen im Zeitraum vom 1. Juli bis 31. Dezember 2009. Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation waren am 30. Juni 2010 niedriger als am Jahresende 2009, lagen aber über dem Stand vom 30. Juni 2009.

### Gefragte Finanzdienstleistungen

Porsche Financial Services bietet verschiedene Finanzdienstleistungen an. Das umfangreiche Leistungsspektrum Leasing, Finanzierungen, Porsche Versicherungsdienst und Porsche Card deckt die Bedürfnisse der Kunden vollständig ab.

Die Porsche Financial Services Gesellschaften sind in allen wichtigen Märkten vertreten. Mit rund 31.000 neuen Vertragsabschlüssen betreuten die Gesellschaften im Geschäftsjahr 2009/10 weltweit mehr als 80.000 Finanzdienstleistungsverträge. Darüber hinaus nutzen rund 13.000 Kunden das Kreditkartenangebot 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 einer Vielzahl von Dienstleistungen und persönlichen Vorteilen, 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 sowohl für die Haftpflichtversicherung als auch für 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 20.000 zufriedenen Porsche Fahrern.

Die innovativen Produkte der Volkswagen Finanzdienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette wurden von den Kunden gut angenommen. Damit leistete Volkswagen Finanzdienstleistungen erneut einen positiven Beitrag zur Absatzsituation des Volkswagen Konzerns.

Mit dem „Umwelt-Programm“ wird die Volkswagen Leasing GmbH zum Vorreiter im ökologischen Fuhrparkmanagement. Sie bietet Finanz-Leasing-Verträge für Konzernmodelle mit reduzierter CO<sub>2</sub>-Emission und leistet in Kooperation mit den Marken des Volkswagen Konzerns einen Projektbeitrag an den Naturschutzbund Deutschland e.V. Dieser wird

vollständig für die Finanzierung von Natur- und Klimaschutzprojekten verwendet.

Im Zeitraum 1. Januar bis zum 30. Juni 2010 lag die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft bei 1,3 Millionen, im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009 bei 1,6 Millionen.

Am 30. Juni 2010 betreute die Volkswagen Bank direct 1,3 Millionen Konten. Die Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan betreute zu diesem Stichtag rund 1,3 Millionen Fahrzeuge.

### **Neue Arbeitsplätze**

Zum 31. Juli 2010 beschäftigte der Porsche SE Konzern 37 Mitarbeiter (31. Juli 2009 vor Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns: 375.959 Mitarbeiter).

Die Zahl der Mitarbeiter des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns lag am 31. Juli 2010 mit 12.722 Personen um 1,0 Prozent über dem Stichtagswert zum 31. Juli 2009. Im Inland beschäftigte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern 10.880 Mitarbeiter. Der Inlandsanteil liegt damit bei 85,5 Prozent.

Der Volkswagen Konzern hatte am 30. Juni 2010 377.074 Mitarbeiter und damit 3,8 Prozent mehr als am 30. Juni 2009 (363.307). Die Zahl der im Inland beschäftigten Personen belief sich auf 174.434. Der Inlandsanteil gemessen an der Gesamtbelegschaft liegt damit bei 46,3 Prozent.





## Kapitalmarkt

Die Stimmung an den internationalen Börsen hat sich im Laufe des Berichtsjahres insgesamt verbessert. Der deutsche Aktienindex (Dax), der am 3. August 2009 und damit am ersten Handelstag im Porsche Geschäftsjahr 2009/10 noch bei 5.427 Punkten stand, überschritt kurz vor Jahresende 2009 erstmals wieder die 6.000er-Marke. Am 30. Juli 2010 schloss der Dax mit 6.148 Punkten. Damit verzeichnete der Frankfurter Aktienindex gegenüber dem Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres einen Zuwachs von 13 Prozent. Die Entwicklung des Composite Dax (C-Dax) verlief stabil: Am Ende des zwölfmonatigen Zeitraums stand ein Plus von zwei Prozent. Der Kurs der Vorzugsaktien der Porsche SE lag zu Beginn des Geschäftsjahres 2009/10 bei 46 Euro und sank bis zum Ende des Geschäftsjahres leicht auf 39 Euro ab.

### Jährliches Dokument nach § 10 WpPG

Das jährliche Dokument, in dem die in § 10 Abs. 1 Wertpapierprospektgesetz (WpPG) genannten

Veröffentlichungen enthalten sind, ist unter [www.porsche-se.com/pho/de/investorrelations](http://www.porsche-se.com/pho/de/investorrelations) abrufbar.

### Umsetzung der Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

Gemäß der Entsprechenserklärung vom 20. November 2009 entspricht die Porsche SE den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit einer Ausnahme. Eine Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente (Ziffer 6.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex) wird auch in Zukunft nicht erfolgen, da die vollumfänglich eingehaltenen gesetzlichen Veröffentlichungspflichten genügen, um den Kapitalmarkt und insbesondere die Aktionäre der Porsche SE ausreichend zu informieren.

Die Gesellschaft legt nunmehr die Gesamtbezüge der Vorstandsmitglieder individualisiert offen. Die Beschlüsse der Hauptversammlungen der Gesell-

schaft zur Befreiung von der individuellen Offenlegung der Vorstandsbezüge aus den Jahren 2006 und 2007 wurden im Einklang damit von der Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Januar 2010 mit Wirkung für die Zukunft aufgehoben. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat – wie vom Kodex gefordert – bereits einen Prüfungs- und einen Nominierungsausschuss eingerichtet.

Außerdem entspricht die Porsche SE bereits für das laufende Geschäftsjahr der Empfehlung, den Konzernabschluss binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende und die Zwischenberichte binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich zu machen.



### **Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung**

Die Porsche SE hat die in nach § 289a Handelsgesetzbuch (HGB) vorgesehene Erklärung zur Unternehmensführung abgegeben. Sie ist unter [www.porsche-se.com/pho/de/investorrelations](http://www.porsche-se.com/pho/de/investorrelations) abrufbar.

### **Gut besuchte Hauptversammlung der Porsche SE**

An der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE, die am 29. Januar 2010 in der Stuttgarter Porsche Arena stattfand, nahmen rund 5.700 Besucher teil. Die von der Hauptversammlung beschlossene Dividende für das Geschäftsjahr 2008/09

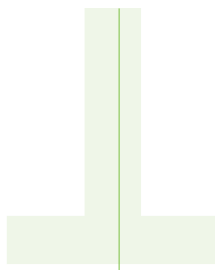
beträgt je Stammaktie 0,044 Euro und je Vorzugsaktie 0,050 Euro. An die Aktionäre wurde damit für das Geschäftsjahr 2008/09 der gesamte handelsrechtliche Bilanzgewinn ausgeschüttet, der nach Entnahme von einer Milliarde Euro aus den Gewinnrücklagen 8,23 Millionen Euro betrug.

### **Veränderungen im Porsche SE Aufsichtsrat**

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE wählte Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani in den Aufsichtsrat des Unternehmens. Er nahm den Sitz des bisherigen Aufsichtsratsmitglieds Hans-Peter Porsche ein, der sein Mandat mit Wirkung zur Beendigung der Hauptversammlung am 29. Januar 2010 niedergelegt hatte. Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani wurde für die verbleibende vierjährige Amtszeit von Hans-Peter Porsche bestellt. Die Qatar Holding LLC hält über ihre 100-prozentige Tochtergesellschaft Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, zehn Prozent der Stammaktien der Porsche SE. Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani ist Chairman des Boards der Qatar Foundation International, USA, und Board-Mitglied der Qatar National Bank, der InvestCorp Bank und des Qatar Foundation Endowment Fund.

### **Geschäftsjahresumstellung bei der Porsche SE**

Im Hinblick auf die Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit Volkswagen hat die Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Januar 2010 beschlossen, das zuvor vom 1. August bis zum 31. Juli des folgenden Kalenderjahres dauernde Geschäftsjahr der Gesellschaft mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 auf das Kalenderjahr umzustellen. Für den Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 wird ein Rumpfgeschäftsjahr gebildet. Außerdem wurde eine Satzungsänderung im Hinblick auf den Unternehmensgegenstand der Porsche SE beschlossen, welche die Möglichkeit eröffnet, dass die Porsche SE auch als reine beteiligungsverwaltende Holding – insbesondere in Bezug auf ihre Beteiligung an der Volkswagen AG – agieren kann. Beide Satzungsänderungen wurden Mitte März 2010 ins Handelsregister eingetragen und damit wirksam.



## Aktionärsstruktur

Das Aktienkapital der Porsche SE beträgt 175 Millionen Euro und ist aufgeteilt in 87,5 Millionen Stammaktien und 87,5 Millionen börsennotierte Vorzugsaktien, auf die ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von einem Euro je Stückaktie entfällt. Die Stammaktien wurden bis zum Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres 2008/09 mittelbar ausschließlich von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten. Zu Beginn des Berichtsjahres, im August 2009, übernahm die Qatar Holding LLC mittelbar zehn Prozent der Stammaktien der Porsche SE.

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

## Indices

Zu den bedeutenden internationalen Indices, 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.

## Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Der Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009, dem Land Niedersachsen ein Entsenderecht von zwei Personen in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG einzuräumen und die sich daraus ergebende Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Volkswagen AG steht einer weiteren Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen. Es ist für Zwecke der Konzernrechnungslegung keine Beherrschung im Sinne der IFRS mehr gegeben. Folglich wurde der Volkswagen Konzern mit Wirkung zum 3. Dezember 2009 entkonsolidiert, obwohl die Porsche SE 50,74 Prozent der Stimmrechte an der Volkswagen AG hält. Seit diesem Zeitpunkt wird die Beteiligung an der Volkswagen AG nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Am 7. Dezember 2009 beteiligte sich die Volkswagen AG mit 49,9 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH. Diese Beteiligung führte für die Porsche SE, nach dem Verlust der Kontrolle im Sinne der IFRS über die Volkswagen AG sowie unter Berücksichtigung der Durchführungsverträge der GLV (darunter auch der Gesellschaftsvertrag der Porsche Zwischenholding GmbH), trotz weiterhin gegebener Stimmrechtsmehrheit von 50,1 Prozent, zum Verlust der alleinigen Kontrolle im Sinne der IFRS über die Porsche Zwischenholding GmbH, die in Folge dessen ebenfalls entkonsolidiert wurde. Die Porsche Zwischenholding GmbH wird seit diesem Zeitpunkt als Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE und der Volkswagen AG ebenfalls nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Nach der Entkonsolidierung der beiden ehemaligen Teilkonzerne Porsche und Volkswagen fungiert die Porsche SE als Holding. Die strukturellen Veränderungen im aktuellen Geschäftsjahr hatten beträchtliche Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns. Ein Vergleich mit der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Geschäftsjahres 2008/09 ist daher nur sehr eingeschränkt möglich.



### Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich aufgrund der Entkonsolidierungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns gegenüber dem 31. Juli 2009 um 185.413 Millionen Euro auf 28.152 Millionen Euro vermindert.

Im Rahmen dieser Entkonsolidierungen wurden sämtliche Vermögenswerte und Schulden, die nicht beherrschenden Anteile sowie die auf den Volkswagen Konzern und den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern entfallenden Teile des kumulierten übrigen Eigenkapitals ausgebucht. Forderungen gegen und Verbindlichkeiten gegenüber den entkonsolidierten Konzerngesellschaften, die bislang im Konzernabschluss der Porsche SE zu eliminieren waren, werden nun wieder in der Konzernbilanz erfasst.

Die verbleibenden langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 27.026 Millionen Euro (31. Juli 2009: 125.606 Millionen Euro) enthalten im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH (3.621 Millionen Euro) sowie der Volkswagen AG (19.086 Millionen Euro). Die Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte zum Stichtag in Höhe von 4.319 Millionen Euro (31. Juli 2009: 3.495 Millionen Euro) betreffen vor allem Sonstige Forderungen gegen die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich von 58,8 Prozent im Vorjahr auf 96,0 Prozent am Ende des Berichtsjahres.

Das kurzfristige Vermögen hat sich gegenüber dem 31. Juli 2009 um 86.833 Millionen Euro auf 1.126 Millionen Euro verringert und beinhaltet im Wesentlichen die flüssigen Mittel der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften. Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme ist, bedingt durch die Entkonsolidierungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns, von 41,2 Prozent im Vorjahr auf 4,0 Prozent zum 31. Juli 2010 gesunken.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns beträgt zum 31. Juli 2010 15.197 Millionen Euro (31. Juli 2009: 48.479 Millionen Euro). Der deutliche Rückgang ist insbesondere auf die Ausbuchung der nicht beherrschenden Anteile aufgrund der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote (unter Berücksichtigung des Hybridkapitals) hat sich bei einer deutlich niedrigeren Bilanzsumme von 22,7 Prozent im Vorjahr auf 54,0 Prozent am 31. Juli 2010 erhöht.

Die Rückstellungen haben sich aufgrund der Entkonsolidierungen von 39.342 Millionen Euro am Ende des Geschäftsjahres 2008/09 auf 1.550 Millionen Euro reduziert. Sie enthalten im Wesentlichen kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen in Höhe von 1.398 Millionen Euro.

Die Finanzschulden verminderten sich von 93.621 Millionen Euro am 31. Juli 2009 auf 10.825 Millionen Euro zum Bilanzstichtag. Hierin enthalten sind neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auch Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding Konzerns in Höhe von 3.880 Millionen Euro. Auch die Sonstigen Verbindlichkeiten haben sich aufgrund der Umstrukturierungen stark vermindert.

### **Finanzlage**

Die nachfolgende Darstellung beinhaltet die Effekte der Geschäftstätigkeit des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beläuft sich im Geschäftsjahr 2009/10 auf 4.785 Millionen Euro (im Vorjahr 5.148 Millionen Euro).

Aus dem Cashflow der Investitionstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2009/10 ein Mittelabfluss in Höhe von 25.745 Millionen Euro, dem im Vorjahr ein Mittelzufluss von 7.471 Millionen Euro gegenüberstand. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf die im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangenen Finanzmittelbestände des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns zurückzuführen. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien betragen 3.636 Millionen Euro (Vorjahr: 4.638 Millionen Euro) und sind nahezu vollständig dem entkonsolidierten Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und Volkswagen Konzern zuzuordnen. Das Freiwerden von zum Vorjahresstichtag verfügbaren beschränkten Mitteln im Zusammenhang mit den auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG führte im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer Erhöhung des Cashflows aus Investitionstätigkeit.

Während im Vorjahr der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 4.831 Millionen Euro primär auf Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen zurückzuführen war, führten im Berichtsjahr verschiedene, gegenläufige Effekte zu einem Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit von 507 Millionen Euro. Im Rahmen der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH sind der Porsche Zwischenholding GmbH Mittel zugeflossen, die im Rahmen eines Darlehens an die Porsche SE weitergereicht wurden. Die Erhöhung der sonstigen Finanzschulden in Höhe von 3.867 Millionen Euro wurde im Wesentlichen zur Tilgung von Bankkrediten genutzt. Im Zusammenhang mit dem Konsortialkredit der Porsche SE und der Finanzierung der operativen Tätigkeit der Porsche AG sind im Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung Tilgungen der bestehenden Kredite in Höhe von 10.857 Millionen Euro und eine Neuaufnahme von Krediten in Höhe von 7.000 Millionen Euro enthalten. Zudem wurde ein Teil des im Geschäftsjahr 2007/08 begebenen und bereits im Vorjahr als Finanzschuld ausge-

wiesenen Hybridkapitals zurückgekauft, was zu einem Mittelabfluss von 525 Millionen Euro geführt hat.

Der Finanzmittelbestand verringerte sich insbesondere in Folge der Entkonsolidierungen, einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten, gegenüber dem 31. Juli 2009 um 21.488 Millionen Euro auf 537 Millionen Euro.

Die Bruttoliquidität, das heißt die Flüssigen Mittel, einschließlich Flüssiger Mittel in Höhe von 45 Millionen Euro, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, verringerte sich von 28.473 Millionen Euro im Jahr zuvor auf 898 Millionen Euro. Auch die Verbindlichkeiten aus Anleihen und Schuldverschreibungen sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten reduzierten sich von insgesamt 72.117 Millionen Euro im Vorjahr auf 6.945 Millionen Euro.

Die Netto-Liquidität – also die liquiden Mittel vermindert um die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten – des Porsche SE Konzerns, und damit ohne Berücksichtigung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns, verbesserte sich auch aufgrund der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns im Vergleich zum Vorjahr deutlich und belief sich am 31. Juli 2010 auf minus 6.047 Millionen Euro.

### **Ertragslage**

Der Porsche SE Konzern weist am Ende des Geschäftsjahres 2009/10 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 454 Millionen Euro aus, nachdem im vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein Ergebnis in Höhe von minus 3.563 Millionen Euro erzielt worden war. Das Vorjahresergebnis war insbesondere durch die Effekte aus der Marktbewertung der auf Barausgleich gerichteten Optionen auf Aktien der Volkswagen AG, durch die Aufwendungen aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation für Zwecke der erstmaligen Vollkonsolidierung des Volkswagen Konzerns aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie durch die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen belastet. Im Gegensatz dazu ist das Ergebnis des Geschäftsjahres 2009/10 durch die dargestellten strukturellen Veränderungen geprägt.

Die Entkonsolidierungen wirken sich zudem erheblich auf die Struktur der Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche SE Konzerns aus.

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und der Volkswagen Konzern sind in Übereinstimmung mit den IFRS als aufgegebene Geschäftsbereiche zu klassifizieren und mit ihren Ergebnissen bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung in einer separaten Zeile innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Die Vergleichswerte in der Gewinn- und Verlustrechnung des Geschäftsjahres 2008/09 wurden entsprechend dieser Änderungen angepasst und damit der Ergebnisbeitrag des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns (im Vorjahr Teilkonzern Porsche, das heißt Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften) und des Volkswagen Konzerns (im Vorjahr Teilkonzern Volkswagen) in das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen umgegliedert.

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen umfasst das laufende Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung am 7. Dezember 2009 bzw. am 3. Dezember 2009. Es schließt zudem das aus den Entkonsolidierungen beider Konzerne resultierende Ergebnis ein.

Bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung erzielten der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 46.349 Millionen Euro. Insgesamt belief sich das Ergebnis nach Steuern beider Konzerne bis zur Entkonsolidierung, einschließlich der Belastungen aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation für den Volkswagen Konzern zum 5. Januar 2009 aufgedeckten Stillen Reserven und Lasten, auf 680 Millionen Euro. In diesem Betrag ist auch das Ergebnis aus dem Abgang direkt im Eigenkapital erfasster Aufwendungen und Erträgen in Höhe von 890 Millionen Euro enthalten.

Das Ergebnis aus der Entkonsolidierung beider Konzerne ergibt sich aus der Differenz zwischen dem jeweils beizulegenden Zeitwert der Beteiligung und dem abgehenden Nettovermögen einschließlich des auf den Volkswagen Konzern und den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern entfallenden Teils des kumulier-

ten übrigen Eigenkapitals und der nicht beherrschenden Anteile. Der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts des Volkswagen Konzerns liegt dabei der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung zugrunde. Der beizulegende Zeitwert für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ergibt sich auf Basis der Wertverhältnisse, die der Kapitalerhöhung der Porsche Zwischenholding GmbH und damit der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH zugrunde lagen. Der sich aus der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns ergebende Verlust in Höhe von 15.902 Millionen Euro wurde teilweise durch den positiven Ergebnisbeitrag aus der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns in Höhe von 9.027 Millionen Euro kompensiert. Aus den Entkonsolidierungen beider Konzerne ergibt sich folglich eine Ergebnisbelastung in Höhe von minus 6.875 Millionen Euro, so dass sich das Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen auf insgesamt minus 6.195 Millionen Euro beläuft.

Das Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten beinhaltet das Ergebnis der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften und das dem Porsche SE Konzern zuzurechnende at Equity Ergebnis für die Beteiligungen am Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und am Volkswagen Konzern. Es enthält insbesondere den ergebniswirksamen Effekt aus der erstmaligen Einbeziehung der Beteiligung an der Volkswagen AG nach der Equity-Methode.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge haben sich im Zeitraum vom 1. August 2009 bis zum 31. Juli 2010 gegenüber der Vergleichsperiode von 52.957 Millionen Euro auf 709 Millionen Euro vermindert. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen von 55.435 Millionen Euro auf 956 Millionen Euro ab. Ursächlich für den deutlichen Rückgang der Erträge und Aufwendungen war insbesondere der Verkauf eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Optionsgeschäfte mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG an die Qatar Holding LLC zu Beginn des laufenden Geschäftsjahres.

Der Personalaufwand des Porsche SE Konzerns beträgt nach den Entkonsolidierungen 17 Millionen Euro (2008/09: 74 Millionen Euro).

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen beläuft sich auf 6.792 Millionen Euro (2008/09: 400 Millionen Euro) und beinhaltet insbesondere den positiven Effekt aus der erstmaligen Einbeziehung der Beteiligung an der Volkswagen AG nach der Equity-Methode in Höhe von 7.841 Millionen Euro. Dieser Ertrag resultiert aus der Differenz zwischen dem anteiligen neubewerteten Eigenkapital und dem niedrigeren Beteiligungsbuchwert, welcher auch der Ermittlung des Ergebnisses aus der Entkonsolidierung zugrunde lag und sich entsprechend der IFRS aus dem Börsenwert von Volkswagen im Erstkonsolidierungszeitpunkt – dem 3. Dezember 2009 – ergibt. Zudem ist im at Equity Ergebnis ein aufwands-, aber nicht liquiditätswirksamer Verwässerungseffekt von rund 1.440 Millionen Euro aus der im März 2010 durchgeführten Kapitalerhöhung bei der Volkswagen AG enthalten, an der die Porsche SE nicht teilgenommen hatte.

Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen ein der Porsche SE zurechenbares laufendes Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns in Höhe von 30 Millionen Euro und des Volkswagen Konzerns in Höhe von 361 Millionen Euro, das die beiden Konzerne seit der erstmaligen Einbeziehung nach der Equity-Methode erwirtschaftet haben. Diese Ergebnisbeiträge beinhalten auch die Effekte aus der Fortführung der zum Zeitpunkt der Einbeziehung der Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen und der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen begonnenen Kaufpreisallokationen, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Geschäftsberichts noch nicht vollständig abgeschlossen sind. Die Ergebnisbeiträge sind folglich vorläufig. Die Folgewirkungen dieser im Dezember 2009 begonnenen Kaufpreisallokationen für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und den Volkswagen Konzern, das heißt die Fortentwicklung der in diesem Zusammenhang aufgedeckten Stillen Reserven und Lasten, haben das at Equity Ergebnis und damit das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns in Höhe von rund 606 Millionen Euro belastet.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich im Berichtszeitraum von minus 407 Millionen Euro auf minus 673 Millionen Euro. Die Veränderung beruht im Wesentlichen auf gestiegenen Zinszahlungen.

Das Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten befindet sich mit 5.855 Millionen Euro deutlich über dem Vorjahreswert von minus 2.559 Millionen Euro. Der Steueraufwand im Geschäftsjahr 2009/10 betrug 114 Millionen Euro (2008/09: Steuerertrag 214 Millionen Euro).

Das Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum von minus 2.345 Millionen Euro auf 5.741 Millionen Euro. Bei einem Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen von minus 6.195 Millionen Euro beläuft sich das Gesamtergebnis des Porsche SE Konzerns am Ende des Geschäftsjahres 2009/10 auf minus 454 Millionen Euro.

Der vorläufige Gesamteffekt der beschriebenen, im Geschäftsjahr 2009/10 vollzogenen Umstrukturierungen auf das Ergebnis nach Steuern beläuft sich auf 416 Millionen Euro.

### **Operatives Ergebnis der wesentlichen Beteiligungen**

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf das laufende operative Geschäft des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns, der die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften (Porsche AG Konzern) umfasst, und des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum. Effekte aus der Einbeziehung in den Konzernabschluss der Porsche SE, das heißt insbesondere aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokationen aufgedeckten Stillen Reserven und Lasten, bleiben unberücksichtigt.

Der Absatz des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns betrug im Zeitraum vom 1. August 2009 bis zum 31. Juli 2010 81.850 Fahrzeuge. Der Umsatz stieg dabei um 17,9 Prozent auf 7.792 Millionen Euro. Das operative Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns für diesen Zeitraum beläuft sich auf 1.185 Millionen Euro und weist eine zweistellige Umsatzrendite auf.

Der Volkswagen Konzern setzte im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009 3.302.144 Fahrzeuge ab. Bei Umsatzerlösen in Höhe von 53.985

Millionen Euro belief sich das operative Ergebnis in diesem Zeitraum auf 616 Millionen Euro. Vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2010 betrug der Absatz des Volkswagen Konzerns 3.566.121 Fahrzeuge. Bei Umsatzerlösen von 61.809 Millionen Euro in diesem Zeitraum, die durch höheres Volumen und Wechselkurseffekte positiv beeinflusst waren, belief sich das operative Ergebnis auf 2.841 Millionen Euro.

### **Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns**

Aufgrund der dargestellten gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen im Geschäftsjahr 2009/10 verfügt die Porsche SE über kein operatives Fahrzeuggeschäft mehr. Seit der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns fungiert die Porsche SE im Wesentlichen als Holding für ihre Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG.

Aus den Umstrukturierungen resultierten wesentliche Einmaleffekte, die einen Vergleich mit der Vorjahresperiode erheblich erschweren.

Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns ist nach diesen Umstrukturierungen im Wesentlichen von der Werthaltigkeit und den Ergebnisbeiträgen der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und an der Volkswagen AG sowie den Finanzierungsaufwendungen im Zusammenhang mit der bestehenden Kreditlinie geprägt.

Entsprechend sind die maßgeblichen Bestimmungsgrößen der Vermögenslage die Entwicklung der Equity-Buchwerte der Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG sowie der Finanzschulden.

Die Finanzlage wird durch Zahlungsmittelzuflüsse aus Dividenden von der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH bestimmt. Die Zahlungsmittelabflüsse betreffen hauptsächlich Zins- und Tilgungsleistungen.



## Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB)

### Die Umstrukturierungen und ihre Auswirkungen im Einzelabschluss

Im Zuge der Umstrukturierungen wurde die Porsche Zwischenholding GmbH, die heute 100 Prozent der Anteile an der (neuen) Porsche AG hält, als Tochtergesellschaft der Porsche SE etabliert. Das operative Porsche-Geschäft wurde in diese (neue) Porsche AG rechtlich überführt. Diese Überführung erfolgte auf Basis eines Gesamtunternehmenswertes in Höhe von 12.400 Millionen Euro, so dass auf Ebene der Porsche Zwischenholding GmbH aufgrund der niedrigeren Buchwerte der ausgegliederten Aktiva und Passiva ein Gewinn aus der Ausgliederung in Höhe von 9.984 Millionen Euro entstand. Mit Gesellschafterbeschluss vom 1. Dezember 2009 entnahm die Porsche SE aus der Porsche Zwischenholding GmbH Forderungen in Höhe von insgesamt 9.523 Millionen Euro. Diese Sachentnahme wurde am 7. Januar 2010 vollzogen. Unter anderem entnahm die Porsche SE Forderungen gegen die (neue) Porsche AG in Höhe von insgesamt 1.341 Millionen Euro sowie eine Forderung gegen die Porsche SE selbst in Höhe von 8.182 Millionen Euro. Diese Entnahme trug somit wesentlich zur Entschuldung der Porsche SE bei.

Am 7. Dezember 2009 beteiligte sich die Volkswagen AG im Wege einer Kapitalerhöhung mit 49,9 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH, wodurch der Porsche Zwischenholding GmbH bare Mittel in Höhe von 3.867 Millionen Euro zufließen. Die Porsche Zwischenholding GmbH reichte diese Mittel fast vollständig als Darlehen an die Porsche SE weiter. Die Porsche SE wiederum setzte die Mittel zur Umschuldung ein, indem sie Verbindlichkeiten gegenüber Banken tilgte.



### Jahresergebnis

Das Jahresergebnis der Porsche SE wird im Wesentlichen durch das Beteiligungsergebnis bestimmt. Neben der Dividende per Sachentnahme in Höhe von 9.523 Millionen Euro vereinnahmte die Gesellschaft aus der Porsche Zwischenholding GmbH weitere Dividenden in Höhe von 87 Millionen Euro sowie Dividenden in Höhe von 240 Millionen Euro von der Volkswagen AG.

Der im Vorjahr bereits wertberichtigte Bestand auf Barausgleich gerichteter Aktienoptionen wurde zum großen Teil durch den Verkauf an Qatar abgebaut. Im handelsrechtlichen Ergebnis des Geschäftsjahres 2009/10 sind Effekte aus Aktienoptionen in Höhe von minus 17 Millionen Euro enthalten. Dabei fielen 392 Millionen Euro sonstige betriebliche Erträge sowie minus 409 Millionen Euro sonstige betriebliche Aufwendungen an. Im Vorjahr betrug das Ergebnis aus Aktienoptionen minus 2.736 Millionen Euro.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg von minus 443 Millionen Euro im Vorjahr auf 8.991 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2009/10. Aufgrund der Steuerfreiheit der Beteiligungserträge fiel kein Steueraufwand an.

**Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE**

Mio. €	2009/10	2008/09
Umsatzerlöse	0	5
Sonstige betriebliche Erträge	641	52.790
Personalaufwand	-18	-77
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-631	-55.407
Beteiligungsergebnis	9.850	2.992
Zinsergebnis	-851	-746
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>8.991</b>	<b>-443</b>
Steuern	0	-553
<b>Jahresüberschuss/ -fehlbetrag</b>	<b>8.991</b>	<b>-996</b>
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	0	1.004
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-4.495	0
<b>Bilanzgewinn/ -verlust</b>	<b>4.496</b>	<b>8</b>

## Vermögens- und Finanzlage

Im Berichtsjahr verringerten sich die Finanzanlagen um 67 Millionen Euro. Da die Porsche SE nicht an der Kapitalerhöhung der Volkswagen AG teilnahm, waren die Bezugsrechte im handelsrechtlichen Abschluss als Abgang vom Beteiligungsbuchwert auszuweisen.

Die Forderungen stiegen von 2.703 Millionen Euro auf 4.348 Millionen Euro insbesondere durch eine im Zuge der Sachentnahme bei der Porsche Zwischenholding GmbH entnommene Darlehensforderung gegen die Porsche AG in Höhe von 1.341 Millionen Euro.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände verminderten sich im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs von auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen an die Qatar Holding LLC zu Beginn des Geschäftsjahres 2009/10 in Höhe von 770 Millionen Euro sowie aufgrund von Steuererstattungen. Der Rückgang des aktiven Rechnungsabgrenzungspostens betrifft mit

209 Millionen Euro fast vollständig abgegrenzte Transaktionskosten für aufgenommene Konsortialkredite.

Mit dem Verkauf des wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen verringerten sich die dafür im Vorjahr gebildeten Rückstellungen entsprechend. Die verbliebenen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Steuerrückstellungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten konnten durch liquide Mittel aus der Aufnahme eines neuen Darlehens in Höhe von 3.867 Millionen Euro von der Porsche Zwischenholding GmbH entsprechend zurückgeführt werden. Die anderen Verbindlichkeiten erhöhten sich demzufolge um diesen Betrag. Gegenläufig wirkte sich bei den anderen Verbindlichkeiten aus, dass die Porsche SE eine Darlehensverbindlichkeit gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 8.182 Millionen Euro bei der Porsche Zwischenholding GmbH entnommen hatte und die Verbindlichkeit damit erlosch.

## Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31.7.2010

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009
<b>Aktiva</b>		
Finanzanlagen	24.771	24.838
Forderungen	4.348	2.703
Sonstige Vermögensgegenstände	230	1.202
Flüssige Mittel	887	2.164
Rechnungsabgrenzungsposten	53	263
	<b>30.289</b>	<b>31.170</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital	16.977	7.993
Rückstellungen	1.572	3.371
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.000	10.561
Sonstige Verbindlichkeiten	4.740	9.245
	<b>30.289</b>	<b>31.170</b>

### **Risiken der Geschäftsentwicklung**

Die Risiken der Geschäftsentwicklung der Porsche SE als Führungsgesellschaft des Porsche SE Konzerns hängen eng mit den Risiken der wesentlichen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG zusammen. Darüber hinaus ergeben sich für die Gesellschaft aus der Holdingfunktion weitere Risiken. Für eine Beschreibung der Risiken verweisen wir auf den Bericht über die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung in diesem Konzernlagebericht.

### **Risiken aus Finanzinstrumenten**

Für die Porsche SE ergeben sich auch aufgrund ihrer Führungsfunktion im Porsche SE Konzern spezielle Risiken in Bezug auf Finanzinstrumente. Diese sind, ebenso wie die Risiken der wesentlichen Beteiligungen der Porsche SE, im Bericht über die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung in diesem Konzernlagebericht dargestellt.

### **Dividendenvorschlag**

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Juli 2010 einen Bilanzgewinn in Höhe von 4.495.723.624,26 Euro aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 0,094 Euro (Vorjahr: 0,044 Euro) und je Vorzugsaktie von 0,10 Euro (Vorjahr: 0,050 Euro), das heißt insgesamt in Höhe von 16.975.000,00 Euro, zu beschließen.

### **Abhängigkeitsbericht erstellt**

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat Porsche entsprechend § 312 Aktiengesetz (AktG) 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 im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht bzw. eine angemessene Gegenleistung erhalten. Durch diese Rechtsgeschäfte wurde die Gesellschaft nicht benachteiligt. Berichtspflichtige Maßnahmen nach § 312 Abs. 1 S. 2 AktG lagen im Geschäftsjahr nicht vor.“

## Vergütungsbericht

(Teil des Corporate Governance Berichts)

Der Vergütungsbericht beschreibt die Grundzüge des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, (Porsche SE oder Gesellschaft) und erläutert die grundsätzliche Struktur, Zusammensetzung und Höhe der individuellen Einkommen. Der Bericht enthält weiterhin Angaben zu sonstigen Leistungen, die den Mitgliedern des Vorstands für den Fall der Beendigung ihrer Tätigkeit zugesagt worden sind.

### Vergütung des Vorstands

#### Allgemeine Grundsätze

Die Vorstandsmitglieder der Porsche SE üben neben ihren Mandaten bei der Gesellschaft auch Vorstandsmandate bei der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, (Volkswagen AG) und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, (Porsche AG) aus. Die Herren Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch waren im Berichtszeitraum zugleich Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG, die Herren Thomas Edig und Michael Macht zugleich Vorstandsmitglieder der Porsche AG, der Tochtergesellschaft der Porsche Zwischenholding GmbH.

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt die Darstellung der Struktur und Zusammensetzung der Vergütung für die Mitglieder des Vorstands neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Porsche SE auch die bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 und der Porsche Zwischenholding GmbH am 7. Dezember 2009 zeitanteilig bezogene Vergütung für die jeweiligen Mandate bei diesen Gesellschaften.

#### Vergütungsgrundsätze der Porsche SE

Der Aufsichtsrat befasst sich in regelmäßigen Abständen mit Vergütungsangelegenheiten des Vorstands und prüft in diesem Zusammenhang auch die Struktur und die Höhe der Vorstandsvergütung. Zu Beginn des Geschäftsjahres hat der Aufsichtsrat der Porsche SE beschlossen, das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft maßgeblich zu ändern und damit den auf Basis der Grundlagenvereinbarung durchgeführten Maßnahmen und der neuen Rolle der Gesellschaft als reine betriebsverwaltende Holding Rechnung zu tragen.

Die Darstellung der Vergütung des Vorstands entspricht den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Entgegen der bisherigen Vergütungssystematik erhalten die vier Vorstandsmitglieder für ihre Tätigkeit bei der Porsche SE ausschließlich eine fixe Grundvergütung.

Der Aufsichtsrat behält sich jedoch ausdrücklich die Möglichkeit vor, ein variables Vergütungssystem einzuführen bzw. den Vorstandsmitgliedern aufgrund einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung eine Sonder- bzw. nachträgliche Anerkennungsvergütung zu bezahlen.

Die Mitglieder des Vorstands erhalten darüber hinaus sonstige Sachzuwendungen, insbesondere die Überlassung von Dienstfahrzeugen und die Gewährung von Versicherungsschutz, für die die Gesellschaft die anfallenden Steuern trägt. Für die seitens der Gesellschaft für ihre Vorstandsmitglieder abgeschlossene D&O Versicherung wurde der in § 93 Abs. 2 Aktiengesetz (AktG) vorgesehene Selbstbehalt vereinbart.

Sonstige Leistungen der Gesellschaft sind nicht vorgesehen. Insbesondere erhalten die Mitglieder des Vorstands von der Gesellschaft keine Versorgungszusage. Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung eines Vorstandsmandats gibt es in den Dienstverträgen der einzelnen Vorstandsmitglieder mit der Gesellschaft keine besonderen Regelungen.

### **Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG**

Die im Vergütungsbericht dargestellten Bezüge der Vorstandsmitglieder Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch für ihre Tätigkeit im Porsche SE Konzern enthalten vom Zeitpunkt der Annahme der Vorstandsbestellung bei der Gesellschaft mit Wirkung zum 25. November 2009 bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 auch die von der Volkswagen AG bezogene Vergütung.

Diese setzt sich zusammen aus einer fixen Grundvergütung, die auch sonstige Sachzuwendungen enthält, sowie einer variablen Vergütung, die sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils vorangegangenen zwei Jahre bezieht. Eine Vergütung aus Wandlungsrechten im Rahmen des bis Ende 2009 wirksamen Aktienoptionsplans wurde nicht bezogen.

Vielmehr beschloss der Aufsichtsrat der Volkswagen AG die Einführung einer neuen erfolgsabhängigen Vergütungskomponente (LTI) für den Vorstand und das Top-Management des Volkswagen Konzerns, deren Höhe maßgeblich vom Erreichen der Ziele der Strategie 2018 abhängt.

Die zugrunde liegenden Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich der Arbeitgeberattraktivität sowie zur Absatzsteigerung werden addiert und das Ergebnis anschließend mit dem sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite ergebenden Renditeindex multipliziert. Eine Auszahlung des LTI erfolgt somit nur dann, wenn der Konzern finanziell auch erfolgreich ist. Der Aufsichtsrat legt auf der Basis eines Vier-Jahres-Durchschnitts der Gesamtindizes die Höhe des LTI Betrages in jedem Geschäftsjahr neu fest. Im Rahmen eines Einführungsszenarios wird der LTI erstmals 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und das sich ab-

zeichnende Geschäftsjahr 2011 berechnet und ausbezahlt. Dieser Prozess wird in den Jahren 2012 und 2013 sukzessive fortgeführt. Ab dem Geschäftsjahr 2014 werden erstmals die vier zurückliegenden Geschäftsjahre zugrunde gelegt.

### **Vergütungsgrundsätze der Porsche AG**

Die Vorstandsmitglieder Thomas Edig und Michael Macht übten im Berichtszeitraum neben ihren Vorstandsmandaten bei der Porsche SE auch Vorstandsmandate bei der Porsche AG aus, für die sie Vergütung bezogen haben. Diese Vergütung ist zeitannteilig vom Beginn des Geschäftsjahres bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der Porsche Zwischenholding GmbH und damit auch der Porsche AG am 7. Dezember 2009 in der ausgewiesenen Vorstandsvergütung berücksichtigt. Die Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH, die personenidentisch mit dem Vorstand der Porsche AG ist, erhält für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben bei der Porsche Zwischenholding GmbH keine Vergütung.

Das Vergütungssystem für den Vorstand der Porsche AG wurde durch den Aufsichtsrat im Rahmen der Einführung des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung entsprechend angepasst und die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder im Zuge der Ausgliederung des operativen Geschäftsbetriebs auf die (neue) Porsche AG entsprechend geändert.

Die Vergütung des Vorstands der Porsche AG setzt sich demnach im Wesentlichen aus drei Komponenten zusammen:

Jedes Vorstandsmitglied erhält ein festes Jahresgehalt, das sich aus einer fixen Grundvergütung sowie einer festen Tantieme zusammensetzt. Letztere bleibt bei der Berechnung der Höhe der betrieblichen Altersversorgung unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhält jedes Vorstandsmitglied eine variable Vergütungskomponente, deren Höhe sich am (nach International Financial Reporting Standards, „IFRS“) ermittelten Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns (Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften) sowie dem Grad der

Erreichung bestimmter vereinbarter Ziele orientiert und nach dem Abschluss eines Geschäftsjahres zur Auszahlung gelangt (kurzfristige variable Vergütung). Die im Rahmen einer Zielvereinbarung zu vereinbarenden Ziele sind auf eine nachhaltige Entwicklung des Porsche AG Konzerns ausgerichtet.

Zudem hat der Aufsichtsrat die Vergütungsstruktur des Vorstands um eine LTI Komponente (langfristige variable Vergütung) erweitert, die sich ebenfalls am (nach IFRS) ermittelten Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit orientiert, deren Auszahlung allerdings um zwei Jahre aufgeschoben wird und zusätzlich durch das Erreichen festgelegter langfristiger Ziele zum Zeitpunkt der Auszahlung bedingt ist.

Die Auszahlung der LTI Komponente setzt voraus, dass im letzten Geschäftsjahr vor Fälligkeit ein positives Geschäftsergebnis erwirtschaftet wurde.

Die Höhe der Auszahlung der LTI Komponente ist maßgeblich von den Zielsetzungen der für das jeweils betreffende Geschäftsjahr maßgeblichen langfristigen Unternehmensplanung und des dort festgelegten Ergebnisziels abhängig. Liegt das Ergebnis um 50 Prozent unter dem jeweiligen Zielwert, verfällt die LTI Komponente.

Beide Vergütungskomponenten sind der Höhe nach begrenzt (Bonuscap). Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, die variablen Vergütungskomponenten nach pflichtgemäßem Ermessen zu reduzieren, sofern er dies aufgrund von außergewöhnlichen Entwicklungen für geboten erachtet. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn bspw. das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in erheblichem Umfang ansteigt, ohne dass der Vorstand bzw. ein einzelnes Vorstandsmitglied – in erheblichem Umfang – daran mitgewirkt hat.

Der Anteil der kurzfristigen variablen Vergütung beträgt ca. 40 Prozent der maximalen variablen Gesamtvergütung, der Anteil der langfristigen variablen Komponente ca. 60 Prozent.

Die Mitglieder des Vorstands der Porsche AG erhalten darüber hinaus sonstige Sachzuwendungen, insbesondere die Überlassung von Dienstfahrzeugen und die Gewährung von Versicherungsschutz, für die die Porsche AG die anfallenden Steuern trägt. Für die seitens der Gesellschaft für ihre Vorstandsmitglieder abgeschlossene D&O Versicherung wurde der in § 93 Abs. 2 AktG vorgesehene Selbstbehalt vereinbart.

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung eines Vorstandsmandats gibt es in den Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder mit der Porsche AG keine besonderen Regelungen.

**Vorstandsvergütungen gem. § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB<sup>1</sup>**

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung	
			davon mit langfristiger Anreizwirkung	
Prof. Dr. Martin Winterkorn (seit 25. November 2009)				
Porsche SE Konzern	553.570	120.822	–	674.392
davon Porsche SE	511.644	–	–	511.644
Thomas Edig				
Porsche SE Konzern	789.424	535.226	321.136	1.324.650
davon Porsche SE	500.000	–	–	500.000
Michael Macht <sup>2</sup>				
Porsche SE Konzern	965.741	706.849	–	1.672.590
davon Porsche SE	500.000	–	–	500.000
Hans Dieter Pötsch (seit 25. November 2009)				
Porsche SE Konzern	364.528	61.644	–	426.172
davon Porsche SE	341.096	–	–	341.096
<b>Gesamt</b>				
<b>Porsche SE Konzern</b>	<b>2.673.263</b>	<b>1.424.541</b>	<b>321.136</b>	<b>4.097.804</b>
<b>davon Porsche SE</b>	<b>1.852.740</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>1.852.740</b>

<sup>1</sup> Die in der Übersicht genannten Beträge **berücksichtigen** die für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach IFRS erforderliche **Entkonsolidierung** des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns. Neben der Vergütung für die Vorstandstätigkeit bei der Porsche SE enthalten die für den Porsche SE Konzern genannten Beträge die Vergütung der Herren Michael Macht und Thomas Edig im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern vom 1. August 2009 **bis zum 7. Dezember 2009** und die Vergütung der Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch im Volkswagen Konzern vom 25. November 2009 **bis zum 3. Dezember 2009**.

<sup>2</sup> Herr Macht ist mit Ablauf des 30. September 2010 aus dem Vorstand der Porsche SE und dem Vorstand der Porsche AG ausgeschieden.

**Leistungen nach Beendigung der Tätigkeit**

Die Mitglieder des Vorstands der Porsche SE erhalten von der Gesellschaft keine Versorgungszusage.

Die Vorstandsmitglieder Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch erhalten im Rahmen ihrer Tätigkeit für den Volkswagen Konzern eine Ruhegeldzusage. Das Ruhegehalt ergibt sich danach aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts. Der individuelle Prozentsatz steigt, ausgehend von einem Prozentsatz von 50 Prozent, mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um zwei Prozentpunkte an.

Die vom Präsidium des Aufsichtsrats der Volkswagen AG festgelegte Höchstgrenze liegt bei 70 Prozent.

Die Herren Michael Macht und Thomas Edig gehörten im Berichtszeitraum dem Vorstand der Porsche SE und zugleich dem Vorstand der Porsche AG an. Die Vorstandsmitglieder der Porsche AG erhalten von dieser Gesellschaft künftige Versorgungsleistungen, die in der Regel in Abhängigkeit von der geleisteten Dienstzeit zwischen 25 Prozent und 40 Prozent des letzten Grundgehalts liegen.



Zum Ende des Berichtsjahres bestehen bei der Porsche SE keine Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen. Die zum Bilanzstichtag der Vergleichsperiode erfassten Verpflichtungen in Höhe von 45,5 Millionen Euro sind ebenfalls im Zuge der Entkonsolidierung der Porsche Zwischenholding GmbH aus dem Porsche SE Konzern abgegangen. Bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns wurden Pensionszahlungen für diese Personengruppe in Höhe von 1,0 Millionen Euro geleistet (2008/09: 1,6 Millionen Euro).

## Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche SE ist in § 14 der Satzung der Gesellschaft festgelegt. Diese setzt sich zusammen aus einer festen Vergütung und einem Sitzungsgeld für die Teilnahme an Sitzungen des Aufsichtsrats und der jeweiligen Ausschüsse. Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats eine erfolgsorientierte Vergütung, die sich am Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten bemisst.

Der Aufsichtsratsvorsitzende, sein Stellvertreter sowie der Vorsitzende und die Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten das Doppelte der Vergütung (Vorsitzende) bzw. das Eineinhalbfache (Stellvertreter und Ausschussmitglied) der Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds. Übt ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere Ämter gleichzeitig aus, erhält es nur die Vergütung für das am höchsten vergütete Amt.

Ferner erstattet die Gesellschaft jedem Aufsichtsratsmitglied die auf seine Bezüge entfallende Umsatzsteuer.

Verschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE sind darüber hinaus Mitglied in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien im Sinne des § 125 Abs. 1, S. 3 AktG im Porsche Zwischenholding

GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern. Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche AG ist in § 13 der Satzung der Porsche AG geregelt. § 17 der Satzung der Volkswagen AG enthält die Regelungen zur Vergütung des Aufsichtsrats der Volkswagen AG. Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, (AUDI AG) bestimmt sich nach den Regelungen in § 16 der Satzung der AUDI AG.

## **Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2009/10**

Gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2009/10 insgesamt 2,2 Millionen Euro (2008/09: 1,5 Millionen Euro). In diesem Betrag sind feste Bezüge in Höhe von 0,9 Millionen Euro und variable Bezüge in Höhe von 1,3 Millionen Euro enthalten.

Aufsichtsratsmitglieder haben darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen wie Vermittlungs- oder Beraterleistungen erhalten.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE enthalten die Bezüge für die Tätigkeit in den Aufsichtsratsgremien der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften. Darin sind folglich auch die Vergütungen enthalten, die bis zur Entkonsolidierung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 und der Porsche Zwischenholding GmbH am 7. Dezember 2009 für Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien im Sinne des § 125 Abs. 1, S. 3 AktG im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern bezogen wurden, soweit die Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE den Kontrollgremien dieser Unternehmen angehören. Entsprechend § 13 Abs. 2 der Satzung der Porsche AG erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG, die auch dem Aufsichtsrat der Porsche SE angehören, zur Vermeidung einer Doppelvergütung keine erfolgsorientierte Vergütung von der Porsche AG.

**Aufsichtsratsvergütungen gem. § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB<sup>1</sup>**

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	151.376	250.630	402.006
Uwe Hück <sup>2</sup>	140.625	150.945	291.570
Hans Baur <sup>2</sup>	78.264	100.630	178.894
Berthold Huber <sup>2</sup>	52.666	117.430	170.096
Prof. Dr. Ulrich Lehner	78.264	100.630	178.894
Peter Mosch <sup>2</sup>	65.645	154.611	220.256
Bernd Osterloh <sup>2</sup>	103.507	162.702	266.209
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	82.678	233.403	316.081
Dr. Hans Michel Piëch	119.900	140.717	260.617
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	85.063	171.041	256.104
Hans-Peter Porsche	41.625	49.756	91.381
Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani (seit 29. Januar 2010)	15.639	50.874	66.513
Werner Weresch <sup>2</sup>	69.264	100.630	169.894
<b>Gesamt</b>	<b>1.084.516</b>	<b>1.783.999</b>	<b>2.868.515</b>

<sup>1</sup> Die in der Übersicht genannten Beträge **berücksichtigen** die für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach den IFRS erforderliche **Entkonsolidierung** des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns. Neben der Vergütung für die Aufsichtsratsstätigkeit bei der Porsche SE enthalten die genannten Beträge die Vergütung für Aufsichtsratsstätigkeiten im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern **bis zum 7. Dezember 2009** und im Volkswagen Konzern **bis zum 3. Dezember 2009**.

<sup>2</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

## Ergänzende Angaben nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Porsche Zwischenholding GmbH (und damit auch die Porsche AG) sowie die Volkswagen AG sind – ungeachtet der für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach den IFRS erfolgten Entkonsolidierung – unverändert Konzernunternehmen im Sinne des § 18 AktG der Porsche SE. Teil der nach Maßgabe des Deutschen Corporate Governance Kodex offen zu legenden Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE sind deshalb auch die Vorstandsvergütungen, die die Vorstandsmitglieder aufgrund ihrer jeweiligen Vorstandstätigkeit bei den beiden Konzernunternehmen, der Porsche AG bzw. der Volkswagen AG, erhalten haben.

Die nachfolgend genannte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE enthält daher, neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, für die Herren Michael Macht und Thomas Edig zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern für das Geschäftsjahr 2009/10 und für die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit im Volkswagen Konzern für den Zeitraum vom 25. November 2009 bis zum 31. Juli 2010, sowie für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche AG.

Die Vergütung der Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch umfasst dabei keine anteiligen erfolgsabhängigen Bestandteile für das Kalenderjahr 2010. Die für deren Bestimmung erforderlichen Berechnungsgrundlagen liegen noch nicht vor. Die erfolgsabhängigen Vergütungsbestandteile werden vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG erst nach Ablauf des Kalenderjahres 2010 beschlossen.

Der erfasste Aufwand aus der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen beläuft sich bei der Porsche AG für Herrn Michael Macht auf 659.000 Euro und für Herrn Thomas Edig auf 174.000 Euro. Im Hinblick auf den bei der Volkswagen AG erfassten Aufwand aus der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen liegen für die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch aufgrund des von dem der Porsche SE abweichenden Geschäftsjahres der Volkswagen AG keine Werte vor.

**Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex<sup>1</sup>**

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung	
			davon mit langfristiger Anreizwirkung	
Prof. Dr. Martin Winterkorn (seit 25. November 2009)				
Porsche SE Konzern	1.700.280	513.503	–	2.213.783
davon Porsche SE	511.644	–	–	511.644
Thomas Edig				
Porsche SE Konzern	1.318.912	1.514.400	908.640	2.833.312
davon Porsche SE	500.000	–	–	500.000
Michael Macht <sup>2</sup>				
Porsche SE Konzern	1.817.356	2.000.000	–	3.817.356
davon Porsche SE	500.000	–	–	500.000
Hans Dieter Pötsch (seit 25. November 2009)				
Porsche SE Konzern	1.013.706	262.340	–	1.276.046
davon Porsche SE	341.096	–	–	341.096
<b>Gesamt</b>				
<b>Porsche SE Konzern</b>	<b>5.850.254</b>	<b>4.290.243</b>	<b>908.640</b>	<b>10.140.497</b>
<b>davon Porsche SE</b>	<b>1.852.740</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>1.852.740</b>

<sup>1</sup> Die in der Übersicht genannten Beträge **berücksichtigen nicht** die für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach IFRS erforderliche **Entkonsolidierung** des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns. Neben der Vergütung für die Vorstandstätigkeit bei der Porsche SE enthalten die für den Porsche SE Konzern genannten Beträge die Vergütung der Herren Michael Macht und Thomas Edig im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern vom 1. August 2009 **bis zum 31. Juli 2010** und die Vergütung der Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch im Volkswagen Konzern vom 25. November 2009 **bis zum 31. Juli 2010**.

<sup>2</sup> Herr Macht ist mit Ablauf des 30. September 2010 aus dem Vorstand der Porsche SE und dem Vorstand der Porsche AG ausgeschieden.

Die Porsche Zwischenholding GmbH (und damit auch die Porsche AG) sowie die Volkswagen AG sind – wie oben beschrieben – unverändert Konzernunternehmen im Sinne des § 18 AktG der Porsche SE. Teil der nach Maßgabe des Deutschen Corporate Governance Kodex offen zu legenden Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE sind deshalb auch die Aufsichtsratsvergütungen, die die Aufsichtsratsmitglieder aufgrund ihrer jeweiligen Aufsichtsrats-tätigkeit bei den Porsche SE Konzernunternehmen erhalten haben.

Die nachfolgend genannte Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE enthält daher –

neben der Vergütung für die Tätigkeit als Aufsichtsrat der Gesellschaft – zudem die Vergütung für Aufsichtsrats-tätigkeiten in Konzernunternehmen der Porsche SE.

Die berücksichtigten Vergütungen von Aufsichtsratsmitgliedern der Gesellschaft als Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG bzw. der AUDI AG umfassen dabei für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Juli 2010 keine anteiligen erfolgsabhängigen Bestandteile. Die für deren Bestimmung erforderlichen Berechnungsgrundlagen liegen aufgrund des von der Porsche SE abweichenden Geschäftsjahres der Volkswagen AG und der AUDI AG noch nicht vor.

**Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex<sup>1</sup>**

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	215.878	301.186	517.064
Uwe Hück <sup>2</sup>	182.375	150.945	333.320
Hans Baur <sup>2</sup>	101.250	100.630	201.880
Berthold Huber <sup>2</sup>	72.533	121.630	194.163
Prof. Dr. Ulrich Lehner	78.264	100.630	178.894
Peter Mosch <sup>2</sup>	85.000	166.727	251.727
Bernd Osterloh <sup>2</sup>	104.917	176.151	281.068
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	121.294	262.458	383.752
Dr. Hans Michel Piëch	160.839	151.716	312.555
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	123.230	189.884	313.114
Hans-Peter Porsche	55.958	49.756	105.714
Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani (seit 29. Januar 2010)	15.639	50.874	66.513
Werner Weresch <sup>2</sup>	84.264	100.630	184.894
<b>Gesamt</b>	<b>1.401.441</b>	<b>1.923.217</b>	<b>3.324.658</b>

<sup>1</sup> Die in der Übersicht genannten Beträge **berücksichtigen nicht** die für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach IFRS erforderliche **Entkonsolidierung** des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns. Neben der Vergütung für die Aufsichtsratsstätigkeit bei der Porsche SE enthalten die genannten Beträge die Vergütung für Aufsichtsratsstätigkeiten im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern jeweils **bis zum 31. Juli 2010**.

<sup>2</sup> Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.



## Wertsteigernde Faktoren

Nachstehend berichten wir über die wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns. Diese Werttreiber tragen auch nach der Entkonsolidierung der beiden Konzerne dazu bei, den Wert dieser wesentlichen Beteiligungen der Porsche SE nachhaltig zu erhöhen. Hierzu zählen neu entwickelte Produkte, die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Vertrieb, Umwelt ebenso wie das Verhalten der Unternehmensleitung gegenüber den Mitarbeitern.

## Forschung und Entwicklung

### Neuvorstellungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

Im Geschäftsjahr 2009/10 wurden nicht nur alle Baureihen erfolgreich weiterentwickelt und mit dem neuen Cayenne eine komplett neue Fahrzeuggeneration vorgestellt; mit der Präsentation des 918 Spyder, der Konzeptstudie eines Hochleistungssportwagens mit Plug-in-Hybridtechnik, stand Porsche auf dem Automobilsalon in Genf im Mittelpunkt des Publikumsinteresses.

Den Beginn der weltweit viel beachteten Markteinführungen neuer Porsche-Modelle im Berichtsjahr markierte der neue Panamera\*. Seit September 2009 bietet Porsche den Gran Turismo an, zunächst als Achtzylinder mit Leistungen von 400 und 500 PS sowie Heck- und Allradantrieb; im Mai 2010 folgte ein

Sechszylinder-Benziner mit 300 PS und später wird eine Hybridvariante das Angebot abrunden.

Wie kein anderes Fahrzeug in seiner Klasse kombiniert der Panamera Sportlichkeit und Komfort. Trotz seiner flachen Silhouette bietet das Fahrzeug ein großzügiges Raumgefühl auf vier Plätzen. Mit dem Panamera feierten mehrere technische Innovationen Weltpremiere – darunter das erste Start-Stopp-System in Verbindung mit einem automatisch schaltenden Getriebe und eine Luftfederung mit schaltbarem Zusatzvolumen in jeder Feder. Bei allen Modellen kommt eine Benzindirekteinspritzung zum Einsatz. Panamera 4S\* und Turbo\* sind serienmäßig mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgestattet. Die Kombination aus Leistungsfähigkeit und geringem Verbrauch ermöglicht auch der intelligente Leichtbau. Achsen, Türen, Motorhaube, Kotflügel und Heckklappe sind aus Aluminium gefertigt.

Bei den Sportwagen erfolgte im November 2009 die Markteinführung des neuen 911 Turbo\*. Das Fahrzeug wurde in allen wesentlichen Eigenschaften signifikant verbessert, es ist nun erheblich sparsamer und leichter wie auch stärker, schneller und noch dynamischer. Der 500 PS (368 kW) starke Motor verfügt über eine Benzindirekteinspritzung und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Optional ist ein Siebengang-Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) erhältlich. Gegenüber dem Vorgängermodell sinkt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um bis zu knapp 18 Prozent. Je nach Fahrzeugkonfiguration begnügt sich das Topmodell mit 11,4 bis 11,7 Liter pro 100 Kilometer.

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 46 dieses Berichts.

Das noch leistungsstärkere Spitzenmodell 911 Turbo S\* mit 530 PS (390 kW) und einem maximalen Drehmoment von 700 Newtonmetern ist seit Mai 2010 verfügbar. Trotz des Zuwachses an Kraft und Dynamik verbraucht das Fahrzeug mit 11,4 Liter auf 100 Kilometer gleich viel wie der 911 Turbo. Der Turbo S ist ausschließlich mit PDK erhältlich.

Weiter ging die Präsentation neuer Elfer mit dem 911 GT3 RS. 450 PS leistet der hochdrehende Saugmotor; er erreicht eine spezifische Leistung von über 118 PS pro Liter, das ist im weltweiten Vergleich ein extremer Spitzenwert für Saugmotoren.

Darüber hinaus erfolgte ab September 2010 die Markteinführung des 911 GT2 RS. Mit 620 PS ist er der leistungsstärkste Seriensportwagen in der Porsche Geschichte. Dennoch sinkt der Kraftstoffverbrauch gegenüber dem 911 GT2 um rund fünf Prozent auf 11,9 Liter pro 100 Kilometer. Die Höchstgeschwindigkeit: 330 km/h.

Bei den Mittelmotorsportwagen von Porsche begann im Februar 2010 der Verkauf des Boxster Spyder\*. Er unterscheidet sich auf den ersten Blick von den anderen Boxster-Modellen, denn das Fahrzeug wurde in erster Linie zum Offenfahren entwickelt. Das flache, weit nach hinten reichende und leichte Stoffverdeck dient lediglich als Sonnen- und Wetterschutz. Der Sechszylindermotor mit Benzindirekteinspritzung leistet 320 PS.

Anfang März präsentierte Porsche auf dem Automobil-Salon in Genf die neue Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne\*. Sein Radstand wurde mit Blick auf ein verbessertes Raumangebot im Innenraum und eine erhöhte Variabilität um 40 Millimeter verlängert. Insgesamt beträgt der Längenzuwachs 48 Millimeter. Trotzdem wirkt der neue Cayenne kompakter und dynamischer als das Vorgängermodell. Die Palette beginnt beim Cayenne mit 3,6-Liter-V6-Motor. Obwohl das Triebwerk jetzt 300 PS leistet, sinkt der

Verbrauch in Verbindung mit der optionalen Achtgang-Tiptronic S im Vergleich zum Vorgänger um 20 Prozent auf 9,9 l/100 km. Ebenfalls 20 Prozent weniger Kraftstoff – nämlich 7,4 statt 9,3 l/100 km – konsumiert der Cayenne Diesel\*, dessen Dreiliter-V6-Dieselmotor 240 PS (176 kW) leistet.

Auch im durchzugsstarken Cayenne S\* mit 4,8-Liter-V8-Motor sank der Verbrauch deutlich, und zwar um 23 Prozent auf 10,5 l/100 km. Dabei leistet das Triebwerk jetzt 400 PS statt 385 PS und bietet wie alle Modelle der neuen Cayenne-Generation deutlich verbesserte Fahrleistungen. Das trifft auch auf den Cayenne Turbo zu. Dessen 4,8-Liter-V8-Biturbomotor mit 500 PS (368 kW) verbraucht mit 11,5 l/100 km nun ebenfalls 23 Prozent weniger als der Vorgänger.

Höhepunkt des Generationswechsels ist aber die Weltpremiere des Cayenne S Hybrid\* mit dem technisch anspruchsvollen Parallel-Vollhybrid-Antrieb und einem Verbrauch von 8,2 l/100 km, was einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von nur 193 g/km entspricht. Der Cayenne S Hybrid verbindet damit auf der Basis eines Sechszylinders die Leistung eines Achtzylinders mit deutlich geringerem Verbrauch.

Die Sensation auf dem Porsche Messestand in Genf war die Präsentation des 918 Spyder. Die Konzeptstudie kombiniert Rennsport-Hightech und Elektromobilität zu einem faszinierenden Spektrum: Einerseits Kleinstwagen-Emissionen von 70 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer bei drei Liter Kraftstoffverbrauch pro 100 Kilometer, andererseits Fahrleistungen eines Supersportwagens mit einer Beschleunigung von knapp unter 3,2 Sekunden von null auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von über 320 km/h. Der 918 Spyder mit Plug-in-Hybrid-Antrieb wird von einem V8-Motor mit mehr als 500 PS (368 kW) sowie von Elektromaschinen an Vorder- und Hinterachse mit einer mechanischen Gesamtleistung von 218 PS (160 kW) angetrieben.

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 46 dieses Berichts.





### Neuvorstellungen des Volkswagen Konzerns

Mit einer großen Zahl attraktiver Modelle und faszinierender Studien haben die Marken des Volkswagen Konzerns das Modelljahr 2010 eröffnet. Den Auftakt bildeten die Messen in Detroit und Genf.

Volkswagen Pkw präsentierte auf der North American International Auto Show in Detroit der Weltöffentlichkeit erstmals das New Compact Coupé (NCC) – die Studie eines komplett neuen Kompakt-Coupés mit Hybridantrieb in sportlich-elegantem Design. Die Kombination aus 110 kW (150 PS) starkem TSI-Motor und 20 kW (27 PS) leistendem Elektromotor in Verbindung mit dem innovativen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) ermöglicht eine Spitzengeschwindigkeit von 227 km/h und eine Beschleunigung auf 100 km/h in 8,6 Sekunden. Der Verbrauch des NCC liegt durchschnittlich bei nur 4,2 l auf 100 km.

Audi stellte mit dem Detroit-Showcar Audi e-tron die Studie eines kompromisslosen puristischen Kompaktsporthagens mit reinem Elektroantrieb vor. Das in der preisgekrönten Aluminium Space Frame-Leichtbauweise gefertigte Coupé verfügt über zwei Elektromotoren mit zusammen 150 kW (204 PS). Diese ermöglichen eine Reichweite von bis zu 250 km und eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h (abgeregelt). Darüber hinaus feierte die nächste Generation des Audi A8 ihre Messepremiere. Faszinierende Sportlichkeit, innovative Technologie und souveräner Komfort zeichnen das neue Flaggschiff der Marke Audi aus.

Die Marken des Volkswagen Konzerns präsentierten auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf erneut zahlreiche neue attraktive Modelle. Bei der Marke Volkswagen Pkw stand die Weltpremiere des neuen Sharan im Mittelpunkt. Das vollständig

überarbeitete Modell wurde in allen Bereichen verbessert und ist erstmals mit Schiebetüren im Fond ausgestattet. Das höchst variable Sitzkonzept, Highend-Qualität, kompromisslose Sicherheit sowie clevere Detaillösungen zeichnen den in erster Linie auf Familien und geschäftliche Vielfahrer mit erhöhtem Raumbedarf zugeschnittenen Multi Purpose Vehicle (MPV) aus. Ebenfalls für Aufsehen sorgte der neue Touareg, der seine Weltpremiere wenige Tage zuvor in München feierte. Der komplett neu entwickelte Oberklasse-Geländewagen ist außen und innen noch hochwertiger geworden. Den neuen Touareg wird es auch in einer Hybrid-Version\* geben. Die Neuauflagen von CrossGolf und CrossPolo sowie des Polo GTI\* wurden ebenfalls zum ersten Mal der Weltöffentlichkeit präsentiert. Der CrossGolf ist das sechste eigenständige Modell der Baureihe und verbindet die Variabilität eines MPV mit der Robustheit eines SUV. Mit eigenständigen Ausstattungsmerkmalen, dem höhergelegten Fahrwerk und der hervorragenden Alltags-tauglichkeit ist der CrossPolo eines der unkonventionellsten Fahrzeuge seiner Klasse. Der Polo GTI zeichnet sich insbesondere durch souveräne Handling-eigenschaften, kompromisslose Antriebsagilität und ein Höchstmaß an Sicherheit aus.



\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 46 dieses Berichts.

Das Debüt des Audi A1 war der Messehöhepunkt der Marke Audi. Der A1 ist das erste Premiumautomobil im Segment der kleinen Kompaktwagen und spricht ganz neue Kundengruppen für die Marke an. Eigenständiges Design mit markanten LED-Scheinwerfern und sportlich fließendem Dachbogen, Individualität und Qualität auf höchstem Niveau zeichnen das kleinste Mitglied der Audi-Familie aus. Für Aufsehen sorgte auch die Vorstellung des neuen Audi RS 5\*, ein kraftvolles und effizientes Coupé mit klassischer Eleganz. Die Marke Audi demonstrierte darüber hinaus ihre Kompetenz bei der Elektrifizierung der Mobilität: Das seriennahe Konzeptfahrzeug Audi A8 hybrid und die Studie A1 e-tron zogen das Interesse der Messebesucher auf sich.

Die Marke Škoda zeigte in Genf den Fabia Scout erstmals der Weltöffentlichkeit. Durch seine offroadtypischen, attraktiven Designelemente bringt er frischen Wind in die Kleinwagen-Klasse und erfüllt den Kundenwunsch nach einer ebenso preisgünstigen wie individuellen Mobilität. Weitere Premieren der Marke waren die neu gestalteten Frontpartien der Modelle Fabia und Roomster, die bei identischer Höhe die Fahrzeuge niedriger und breiter wirken lassen und ihnen damit ein dynamischeres Erscheinungsbild verleihen. Škoda präsentierte darüber hinaus den Fabia in der sportlichen RS-Variante\*.

Mit der Studie IBE gab die Marke SEAT einen ersten Ausblick auf die Weiterentwicklung des SEAT Designs. Das Elektrofahrzeug besticht durch kompakte Proportionen und aufregende Gestaltung und ist als knapp geschnittener 2+2-Sitzer für einen jungen Lebensstil konzipiert. SEAT präsentierte in Genf außerdem den Ibiza ST, die Kombiversion des kompakten Erfolgsmodells, die sich vor allem an den Bedürfnissen von Familien ausrichtet.

Für große Begeisterung bei den Messebesuchern sorgten auch die Luxusmarken Bentley, Lamborghini und Bugatti. Bentley stellte mit dem Continental Supersports Convertible\* das bislang schnellste und leistungsfähigste Cabriolet aus dem Hause Bentley vor. Der funktionelle und elegante Supersportwagen ist im Design und in der handwerklichen Verarbeitung unverkennbar ein Bentley und kann dank der innovativen FlexFuel-Technologie auch mit Bio-

ethanol betrieben werden. Das neue Topmodell der Gallardo-Baureihe, der Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera, war der Blickfang auf dem Messestand der italienischen Marke. Bugatti zeigte den 16C Galibier, die Studie einer viertürigen Limousine, deren 16-Zylinder-Motor ebenfalls mit Bioethanol betrieben werden kann.

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte das Mesesdebüt des Amarok. Der Pickup setzt neue Maßstäbe in seiner Klasse, indem er die für dieses Segment typische Robustheit mit innovativer Technologie, hohen Sicherheitsstandards und Bestwerten hinsichtlich Verbrauch, Komfort und Ergonomie vereint. Bei der erfolgreichen Modellreihe Multivan/Transporter ist ab 2010 der Allradantrieb 4Motion auch in Kombination mit dem 7-Gang-DSG verfügbar.

Die Weltpremiere des neuen Touran war das Highlight der Marke Volkswagen Pkw auf der Leipziger Messe. Die in weiten Teilen neu konzipierte nächste Generation des erfolgreichsten deutschen Vans folgt in Bezug auf die Optik konsequent der aktualisierten Volkswagen Designsprache. Neue technische Aspekte wie die erstmals für ein Fahrzeug dieser Klasse angebotene dynamische Fernlichtregulierung (Dynamic Light Assist) und der neue Park Assist 2.0, aber vor allem die niedrigen Emissions- und Verbrauchswerte heben den Touran ein weiteres Stück von seinen Wettbewerbern ab. Der neue Touran 1.6 TDI BlueMotion Technology\* setzt mit einem Durchschnittsverbrauch von 4,6 l auf 100 km (121 g/km CO<sub>2</sub>, kombiniert) einen neuen Bestwert für einen siebentürigen Van.

Im Mittelpunkt des Messeauftritts der Marke Audi standen die Weltpremieren der überarbeiteten Modelle Audi TT Roadster und Audi TT Coupé. Das Design der leichten, überwiegend aus Aluminium bestehenden Karosserien und das Interieur der beiden TT-Modelle präsentieren sich weiter optimiert, neue Technologien senken zudem den Verbrauch und die Emissionen. Besondere Beachtung schenkten die Messebesucher auch dem neuen Audi A1, der als erstes Premiumautomobil im Segment der kleinen Kompaktwagen ganz neue Kundengruppen für die Marke anspricht.

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 46 dieses Berichts.

Darüber hinaus erlebten in Leipzig die neuen Generationen des Sharan, des Touareg, des Polo GTI\*, des CrossPolo und des CrossGolf, sowie der Audi A8, der Audi RS 5 Coupé\* und der Amarok ihre Deutschlandpremiere.

Die Marke Volkswagen Pkw feierte im Rahmen der Automobilmesse Auto China in Beijing die Weltpremiere ihres Flaggschiffs: Der neue Phaeton wurde weiter perfektioniert und überzeugt neben seiner grundlegend überarbeiteten Frontpartie vor allem durch viele technische Innovationen.

Die Karosserie des Audi A8 L entsteht in der preisgekrönten Audi Space Frame-Bauweise (ASF) aus Aluminium, sie wiegt etwa 40 Prozent weniger als ein vergleichbarer Aufbau aus Stahl. Zu den technischen Highlights gehören unter anderem LED-Scheinwerfer, die sämtliche Lichtfunktionen mit Leuchtdioden realisieren.

Die Marke Volkswagen Pkw hat darüber hinaus im zweiten Quartal 2010 auf exklusiven Veranstaltungen zwei weitere Weltpremieren gefeiert: Anfang Juni wurde in Moskau die speziell für den russischen Markt entwickelte und am Standort Kaluga



Dazu zählen unter anderem eine neue Bremsanlage, der Dynamic Light Assist und ein Navigationssystem, das auf Wunsch Online-Daten in die Kartendarstellung integriert. Darüber hinaus „sieht“ der neue Phaeton dank einer optionalen Frontkamera Verkehrszeichen und blendet diese im Display der Multifunktionsanzeige und auf dem Touchscreen in der Mittelkonsole ein. Für viel Aufsehen sorgte auch die China-Premiere des Tiguan, der speziell für den chinesischen Markt mit verlängertem Radstand angeboten wird.

Der neue Audi A8 L\* wurde auf der Auto China ebenfalls erstmals der Weltöffentlichkeit präsentiert. Mit verlängertem Radstand und Zwölfzylinder-Motor setzt das neue Spitzenmodell der Marke Audi Maßstäbe für Luxus, Dynamik und Effizienz. Die Ka-

produzierte Polo Limousine präsentiert, und am 15. Juni debütierte der neue Jetta auf dem Times Square in New York.

### **Mit strategischen Allianzen Kräfte bündeln**

Auf dem Gebiet der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen hat Volkswagen 2009 die Kooperationen mit der Porsche AG, der Daimler AG und der Chrysler Group fortgesetzt. Scania ist im Jahr 2009 eine strategische Partnerschaft mit dem chinesischen Busaufbauerhersteller Higer eingegangen. Beide Unternehmen fertigen künftig mit dem Scania Touring in China einen Bus für den weltweiten Markt.

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 46 dieses Berichts.

Im Bereich der erneuerbaren Biokraftstoffe der zweiten Generation bestehen weiterhin Kooperationen des Volkswagen Konzerns mit CHOREN Industries und der Firma IOGEN. An CHOREN Industries ist Volkswagen seit dem Jahr 2007 finanziell beteiligt.

Um die Entwicklung von Batteriesystemen für Hybridantriebe und Elektrofahrzeuge voranzutreiben, hat Volkswagen 2009 seine Zusammenarbeit mit mehreren kompetenten Batterieherstellern sowie dem Institut für Physikalische Chemie der Universität Münster intensiviert.

### **Porsche Intelligent Performance**

Die Performance eines Porsche Modells basiert auf intelligenten und innovativen Ideen für effiziente Motoren, sehr gute Aerodynamik und hochwertigen Leichtbau, für mehr Leistung bei gleichzeitig geringerem Verbrauch und niedrigeren Emissionen. Das versteht Porsche unter „Intelligent Performance“.

Schon der erste Porsche 356 verkörperte diese Philosophie durch sein geringes Gewicht und seine hohe Leistung bei gleichzeitig niedrigem Kraftstoffverbrauch. Diese Gene behielten auch die nachfolgenden Fahrzeuge bei. Heute kommt der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge ein immer größerer Stellenwert zu. Auf dem Weg einer weiteren Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird Porsche neue Konzepte bis hin zum reinen Elektrofahrzeug untersuchen.

### **Leichtbau reduziert Emissionen**

Bei den Anstrengungen des Volkswagen Konzerns zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen kommt dem Leichtbau eine bedeutende Rolle zu. Dennoch muss sowohl den Kundenanforderungen nach Raum und Komfort als auch den gesetzlichen Regularien, beispielsweise neuen Fußgängerschutzbestimmungen, nachgekommen werden. Für Volkswagen ist Leichtbau eine strategische Kernkompetenz, die im Fahrzeugbau eingesetzt werden kann, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren. Als Erfinder der selbsttragenden Aluminiumkarosserie ist die Marke Audi im Konzern führend bei der Umsetzung von Leichtbau im Premiumseg-



ment. Für bezahlbaren Leichtbau im Volumensegment setzt die Marke Volkswagen Pkw hoch- und höchstfeste Stähle ein. Die heutigen Karosserien sind bereits deutlich leichter als die des jeweiligen Vorgängermodells – bei gesteigerter Leistungsfähigkeit in puncto Sicherheit und Komfort. Zukünftig wird es umso mehr darauf ankommen, verfügbare Leichtbau-Technologien zu kombinieren und bezahlbar in Großserienprojekten umzusetzen. Nur so kann ein nennenswerter Beitrag zur nachhaltigen Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Betriebskosten geleistet werden. Neben Aluminium und höchstfesten Stählen liegen die größten Potenziale des Leichtbaus im Einsatz von Kohlefaser-Verbundwerkstoffen und Magnesium. Impulse liefern die Luft- und Raumfahrtforschung sowie der Motorsport. Der Volkswagen Konzern führt weltweit den Wettbewerb beim Leichtbau an und ist durch die unterschiedlichen Leichtbaukonzepte der Konzernmarken für die Zukunft gut gerüstet.

Volkswagen nimmt im „SuperLIGHT-Car Project“ – einem von der europäischen Kommission geförderten Projekt, in dem sich insgesamt 37 Partner zusammengetan haben – eine führende Rolle ein. Die Ergebnisse überzeugen: Dank eines intelligenten Mix aus Aluminium, Stahl, Magnesium und Kunststoff wurde es möglich, das Gewicht der Rohkarosserie einer Mittelklasse-Limousine um rund 35 Prozent zu reduzieren.

### **Aktiviere Entwicklungs-kosten gestiegen**

Im Geschäftsjahr 2009/10 beliefen sich im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten auf 189 Millionen Euro (Vorjahr: 517 Millionen Euro). Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 400 Millionen Euro nach 225 Millionen Euro im Vorjahr. Die Aktivierungsquote stieg von 30 Prozent im Vorjahr auf 68 Prozent im Berichtsjahr.

Im Volkswagen Konzern betragen im Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 30. Juni 2010 die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 2.238 Millionen Euro während sie sich in der Zeit vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009 auf 1.722 Millionen Euro beliefen. Die Aktivierungsquote im Volkswagen Konzern lag, nach 37,0 Prozent im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009, im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2010 bei 27,4 Prozent. Im ersten Halbjahr 2009 betragen die Forschungs- und Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 2.121 Millionen Euro. Die Aktivierungsquote lag bei 30,6 Prozent.

### **Schutzrechte und Lizenzen**

Die Porsche Zwischenholding GmbH konnte die Steigerung der Anmeldezahlen von Schutzrechten für Innovationen und Designs durch intensive Betreuung der Entwicklungsprojekte weiter fortsetzen. Ein Schwerpunkt lag bei den Fahrzeugprojekten mit Hybridtechnologie. Gleichzeitig wurde besonderes Augenmerk auf die Innovationen des neu vorgestellten Cayenne gelegt. Mit Blick auf die Schutzrechtsanmeldungen im Ausland hat sich China nunmehr fest etabliert. Porsche ist auch weiterhin im Lizenzgeschäft aktiv; die Lizenzerlöse liegen nach wie vor auf hohem Niveau.

Der Volkswagen Konzern sichert sich im Berichtszeitraum zahlreiche Patente im In- und Ausland, meistens betrafen diese Innovationen Fahrassistenzsysteme und Infotainment-Themen sowie die Hybrid- und Karosserietechnologie. Die Mitarbeiter stellen dabei als Ideengeber ihre hohe Innovationskraft durch den großen Umfang und die technologische Qualität der Anmeldungen unter Beweis.

**Verbrauchs- und Emissionsangaben**

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoff- verbrauch innerorts (l/100km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100km)	CO <sub>2</sub> - Emissionen kombiniert (g/km)
Audi RS 5 Coupé	331 (450)	14,9	8,5	10,8	252
Bentley Continental Supersports Convertible	463 (630)	25,7	11,5	16,7	388
Škoda Fabia RS	132 (180)	7,7	5,2	6,2	148
VW Polo BlueMotion	55 (75)	4,0	2,9	3,3	87
VW Touareg Hybrid	245 (333)	8,7	7,9	8,2	193
Audi A8 L W12 quattro	368 (500)	18,2	9,0	12,4	290
VW Polo GTI	132 (180)	7,5	5,1	5,9	139
VW Touran 1,6 TDI Blue Motion Technology	77 (105)	5,5	4,1	4,6	121
Porsche 911 Turbo	368 (500)	16,5	8,3	11,6	272
Porsche 911 Turbo PDK	368 (500)	16,5	8,1	11,4	268
Porsche 911 Turbo Cabriolet	368 (500)	16,7	8,4	11,7	275
Porsche 911 Turbo Cabriolet PDK	368 (500)	16,7	8,2	11,5	270
Porsche 911 Turbo S	390 (530)	16,5	8,1	11,4	268
Porsche 911 Turbo S Cabriolet	390 (530)	16,7	8,2	11,5	270
Porsche Boxster Spyder	235 (320)	14,2	7,1	9,7	228
Porsche Boxster Spyder PDK	235 (320)	14,0	6,6	9,3	218
Porsche Cayenne	220 (300)	15,9	8,5	11,2	263
Porsche Cayenne Tiptronic S	220 (300)	13,2	8,0	9,9	236
Porsche Cayenne Diesel	176 (240)	8,8	6,5	7,4	195
Porsche Cayenne S	294 (400)	14,4	8,2	10,5	245
Porsche Cayenne S Hybrid	279 (380)	8,7	7,9	8,2	193
Porsche Cayenne Turbo	368 (500)	15,8	8,4	11,5	270
Porsche Panamera	220 (300)	16,4	7,8	11,3	265
Porsche Panamera PDK	220 (300)	12,7	6,9	9,3	218
Porsche Panamera 4	220 (300)	12,8	7,2	9,6	225
Porsche Panamera S	294 (400)	18,8	8,9	12,5	293
Porsche Panamera S PDK	294 (400)	15,3	7,8	10,5	247
Porsche Panamera 4 S	294 (400)	16,0	7,9	10,8	254
Porsche Panamera Turbo	368 (500)	17,0	8,4	11,5	270

## Einkauf

Der Materialaufwand des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2009/10 auf 4.492 Millionen Euro; im Jahr zuvor waren es 3.795 Millionen Euro gewesen. Ursachen dieses Anstiegs waren im Bereich Produktionsmaterial hauptsächlich eine erhöhte Produktionsmenge sowie Veränderungen beim Modellmix und der Produktsubstanz.

### **Porsche sichert Risiken ab**

Nach deutlichen Preisrückgängen für wesentliche Rohstoffe bis Anfang 2009 zeigt sich seitdem ein erneuter Anstieg der Rohstoffpreise. Das Rekordniveau von 2008 wurde jedoch im Berichtszeitraum nicht wieder erreicht. Durch gezielte Maßnahmen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns zur Risikoabsicherung, durch kompensatorische Maßnahmen in anderen Kostenbestandteilen des Produktionsmaterials sowie durch eine Vielzahl weiterer Maßnahmen zur Produkt- und Prozessoptimierung, die gemeinsam mit den Lieferanten durchgeführt werden, ließen sich die Auswirkungen auf das Unternehmen begrenzen. Insgesamt konnten die Materialkosten je Fahrzeug auch im Geschäftsjahr 2009/10 weiter gesenkt werden.

Nach Abschluss einiger Großprojekte des vorangegangenen Geschäftsjahres lagen die Beschaffungen bei Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen unter dem Vorjahreswert.

### **Zusammenarbeit der Beteiligungen**

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern zahlreiche Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit mit Volkswagen analysiert. Als wesentlicher Meilenstein in der gemeinsamen Beschaffung ist die Unterzeichnung eines Rahmenkooperationsvertrags zu nennen. Auf Basis dieses Vertrags wurden Synergiepotentiale erarbeitet, die teilweise bereits realisiert werden konnten. Ziel ist es, für definierte Umfänge das Beschaffungsvolumen beider Unternehmen zu bündeln und von

der weltweiten Beschaffungsorganisation von Volkswagen zu profitieren. Entsprechend sehen die nächsten Schritte eine sukzessive Ausdehnung der gemeinsamen Beschaffung im Bereich Produktionsmaterial und Nicht-Produktionsmaterial vor.

### **Produktionsversorgung beim Porsche Zwischenholding GmbH Konzern sichergestellt**

Die Automobilzulieferbranche sah sich im Berichtsjahr mit den Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise konfrontiert. Verschärft wurde diese Situation durch eine sehr verhaltene Kreditvergabepolitik der Banken und steigende Refinanzierungskosten. Der enorme, weltweite Anstieg von Insolvenzanträgen in der Automobilzulieferbranche ging auch an der Lieferantenbasis von Porsche nicht spurlos vorbei. Trotz dieser kritischen Entwicklung ist es durch die konsequente Anwendung des Porsche Risikomanagements gelungen, gemeinsam mit den Lieferanten zu einem frühen Zeitpunkt potentielle Schwachstellen zu identifizieren und deren finanzwirtschaftliche Stabilität durch entsprechende Maßnahmen zu verbessern.

Im Ergebnis war Porsche durch die präventiven Anstrengungen im Vergleich zur gesamten Branche von einer deutlich geringeren Anzahl von Lieferanteninsolvenzen betroffen. Auch in den Krisenfällen konnte eine nachhaltige Beeinträchtigung von Versorgungssicherheit und -qualität der Fahrzeugproduktion vermieden werden.

Damit bestätigt sich einmal mehr, dass mit den eingesetzten Instrumentarien zur Überwachung der finanzwirtschaftlichen Stabilität der Lieferanten eine frühzeitige Erkennung von Versorgungsrisiken sichergestellt ist. Die finanzwirtschaftliche Beurteilung bleibt daher ein wichtiges, fest in den Vergabeprozess integriertes Kriterium für die Lieferantenauswahl im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern. Auch im neuen Geschäftsjahr wird der finanziellen Stabilität der Lieferantenbasis eine hohe Aufmerksamkeit gewidmet.

### **Versorgungssituation bei Kaufteilen im Volkswagen Konzern**

Die Versorgungssituation bei Kaufteilen im Volkswagen Konzern stand insbesondere im Jahr 2009 unter dem erheblichen Einfluss der weltwirtschaftlich schwierigen Lage und den zur Stabilisierung der Weltwirtschaft ergriffenen staatlichen Stützungsmaßnahmen. In vielen Ländern ist insbesondere der Absatz gehobener Fahrzeugsegmente zum Teil dramatisch eingebrochen. Im Gegenzug führten Förderprogramme und ein verändertes Kosten- und Umweltbewusstsein dazu, dass die Verkaufszahlen bei den kleineren Fahrzeugsegmenten mit einfachen Ausstattungsumfängen ebenso deutlich stiegen. Darüber hinaus war in vielen Fällen die Teileversorgung aufgrund der Vielzahl von Insolvenzen im Zuliefererbereich äußerst kritisch.

Diese Tendenzen haben dazu geführt, dass sich die Teilebedarfe im Konzern hinsichtlich Stückzahlen und Zusammensetzung permanent veränderten. Trotz dieser Herausforderungen konnten die Komponenten- und Fahrzeugwerke aller Marken des Volkswagen Konzerns pünktlich und stabil mit Kaufteilen versorgt werden. Dies gilt auch für die Produktionsstätten in China, die eine sehr stark wachsende Nachfrage zu bedienen hatten. Dass dies gelang, ist vor allem auf die konsequent verbesserten Prozesse zurückzuführen, insbesondere in den Bereichen des Kapazitäts-, Bedarfs- und Kaufteilemanagements innerhalb unserer Beschaffungsorganisation. Darüber hinaus wirkte sich die immer enger werdende Prozessvernetzung mit anderen beteiligten Geschäftsbereichen positiv aus. Diesen erfolgreichen Weg wird der Volkswagen Konzern konsequent weitergehen, um auch neuen Aufgabenstellungen gerecht zu werden.

### **Einkauf von Nicht-Produktionsmaterial**

Im Bereich Nicht-Produktionsmaterial stand im Berichtsjahr im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern die Errichtung einer neuen Lackiererei am Standort Zuffenhausen als Großprojekt im Mittelpunkt der Beschaffungsaufgaben.

Die Aktivitäten zur Einführung eines einheitlichen Einkaufs für Nicht-Produktionsmaterial im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern wurden im Berichtszeit-



raum mit der Integration weiterer Tochtergesellschaften als Projekt abgeschlossen.

### **Konsequente Erschließung neuer Märkte durch den Volkswagen Konzern**

Die neuen Fertigungsstandorte in Indien, Russland und den USA eröffnen der Volkswagen Konzernbeschaffung neue Möglichkeiten. Die Tatsache, dass die lokale Beschaffung von Komponenten forciert wird, verschafft Volkswagen Kostenvorteile in diesen neuen Wachstumsregionen. Dadurch gelingt es, hier die veranschlagten Beschaffungskosten einzuhalten.

Um den Wertschöpfungsanteil von vor Ort bezogenen Bauteilen in Wachstumsmärkten zu erhöhen, setzt Volkswagen auf die so genannte Tiefenlokalisierung. Dabei wird das Ziel verfolgt, frühzeitig günstige Bezugsquellen für Rohmaterialien in den jeweiligen Regionen zu finden und so die Kosten zu optimieren. Hier arbeitet Volkswagen eng mit der technischen Entwicklung und der Qualitätssicherung zusammen. Durch gezielte Tiefenlokalisierung wird der Anteil von vor Ort bezogenem Material stetig gesteigert.

Auch für europäische Fahrzeugprojekte nutzt Volkswagen intensiv wettbewerbsfähige Beschaffungsquellen weltweit. Dadurch gelingt es, Synergien aus der Produktion vor Ort für den Export von Komponenten zu erschließen und somit konsequent die Materialkosten in Europa zu reduzieren, ohne dabei Kompromisse bei der Qualität einzugehen.

Das Kaufteile-Management ist hierbei integraler Bestandteil der internationalen Programme des Volkswagen Konzerns. Lieferanten an den einzelnen Konzernstandorten werden von regional agierenden Teams sowohl bei der Tiefenlokalisierung im jeweiligen Land als auch beim Export der Bauteile zu anderen Produktionsstandorten des Konzerns unterstützt. Zusätzlich kommt das Lieferantenmanagement zum Einsatz, das in Zusammenarbeit mit der Qualitätssicherung für die Qualifizierung der heimischen Lieferanten verantwortlich ist.



## Produktion

### **Porsche Zwischenholding GmbH erhält höchste Auszeichnung für Qualität**

Im Berichtszeitraum produzierte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern insgesamt 89.123 Fahrzeuge, 16,1 Prozent mehr als im Geschäftsjahr zuvor. In Stuttgart-Zuffenhausen wurden 20.159 Einheiten der Baureihe 911 sowie 4.737 Einheiten der Boxster-Baureihe montiert. Beim finnischen Partner Valmet liefen 7.518 Einheiten der Boxster-Baureihe vom Band. Im Werk Leipzig wurden 32.215 Einheiten der Cayenne-Baureihe und 24.494 Fahrzeuge der neuen Panamera-Baureihe produziert.

Die Zufriedenheit der Kunden ist die entscheidende Grundlage für den Geschäftserfolg. Das Versprechen, das Porsche mit dem Attribut Premium für seine Produkte gibt, beinhaltet neben innovativer Technik, außerordentlichen Fahreigenschaften und einem faszinierenden Design auch exzellente Qualität.

Zahlreiche Auszeichnungen bestätigen im Berichtsjahr erneut, dass Porsche mit seinen Modellen höchste Qualitätsstandards erfüllt. In den USA, dem nach wie vor größten Exportmarkt, wird das eindrucksvoll durch die „Initial Quality Study“ des US-Meinungsforschungsinstituts J. D. Power bestätigt. Bei der renommierten Untersuchung zur Qualität von Neuwagen lag Porsche im Juni 2010 erneut in der Gesamtwertung an der Spitze. Bewertet wird dabei die Zufriedenheit der Kunden in den ersten drei Monaten nach Auslieferung ihrer Fahrzeuge. Nach drei ersten Plätzen in der Zeit von 2006 bis 2008 und einem zweiten Rang 2009 erreichte Porsche damit zum fünften Mal in Folge eine Spitzenposition. Der Sportwagen 911 wurde darüber hinaus Erster im Segment „Premium Sporty Car“ und zweitbestes Fahrzeug in der gesamten Studie. Der neue Panamera erreichte gegen die etablierten Mitbewerber im Segment „Large Premium Car“ den dritten Rang. Auch in der Umfrage „Vehicle Dependability Study“ von J. D. Power belegt Porsche den ersten Platz. Bei dieser prestigeträchtigen Markenwertung werden Erstbesitzer von drei Jahre alten Fahrzeugen nach der Zuverlässigkeit in den letzten zwölf Monaten befragt.

In Deutschland konnten die Porsche Fahrzeuge die Prüfer von Dekra und TÜV überzeugen. Der 911 siegte bei dem renommierten Autobild TÜV-Report 2010 und der Boxster ging unter anderem in der Kategorie der acht- bis neunjährigen Fahrzeuge als bester Sportwagen hervor. Im aktuellen Qualitätsvergleich der Prüforganisation Dekra ist der 911 mit einer Laufleistung von mehr als 100.000 Kilometern bester Sportwagen. Im Segment der Geländewagen liegt der Cayenne in der Kategorie „50.000 bis 100.000 Kilometer Laufleistung“ ganz vorn.

Die hohe Kundenzufriedenheit über einen längeren Zeitraum hinweg, die sich in den Resultaten der genannten Untersuchungen zeigt, ist das Ergebnis einer nachhaltigen Qualitätsarbeit. Schon bei der Produktentwicklung werden intensive Überlegungen angestellt, wie die Qualität im gesamten Produktionsprozess gesichert werden kann. Die Lieferanten sind ebenso in die Qualitätssicherung einbezogen.

### **Anlauf des neuen Cayenne**

Der Schwerpunkt im Berichtszeitraum war der Serienanlauf des neuen Cayenne. Dank hoch qualifizierten, motivierten und flexiblen Mitarbeitern und ausgezeichneter Planung wurde auch diese Herausforderung gemeistert. Intensive Vorbereitungen waren insbesondere für die Integration des sportlichen Geländefahrzeugs mit Hybridantrieb nötig, da diese zukunftsweisende Technologie völlig neue Anforderungen an die Produktion stellt.

Das hochmoderne Logistikkonzept, das bereits mit dem Serienanlauf des Panamera eingeführt wurde, ermöglicht Porsche auch bei der Cayenne-Montage weitere Produktivitätsfortschritte. Durch die konsequente Umsetzung der Prinzipien einer schlanken Produktion wird Lagerhaltung praktisch vermieden.

Eine Besonderheit ist zudem die gemeinsame Montage des Gran Turismo und des sportlichen Geländewagens auf einer Linie im Werk Leipzig. Die Fertigung von zwei so unterschiedlichen Fahrzeugen stellt hohe Anforderungen an die Planung und Steuerung der Produktion.

### Großer Motoren-Mix in Zuffenhausen

Auch das Motorenwerk in Zuffenhausen war geprägt durch eine Vielzahl eng gestaffelter Anläufe. Dabei ging es unter anderem um den neuen V6-Motor für den Panamera und um die V8-Motoren für den neuen Cayenne. Im Motorenwerk werden alle V-Motoren im Modell-Mix auf einer Linie gefertigt. Hochwertige Handarbeit und neueste Montagetechnik harmonisieren perfekt. Bereits bei der Entwicklung wurde auf das Aufbaukonzept besonderes Augenmerk gelegt. Denn nur bei einem einheitlichen Grundaufbau des Motors lassen sich die Motoren effizient auf einer Linie produzieren.



Das gleiche gilt für die Produktion der Boxermotoren für die Sportwagenmodelle. Alle Sportwagenmotoren werden auf einem Band gefertigt. Im Berichtsjahr wurde das 911 Turbo-Aggregat in die bestehende Fertigungslinie integriert.

### Lackiererei mit modernster Umwelttechnik

Mit einer der weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Lackierereien baut Porsche die innovative Automobilproduktion im Stammwerk Zuffenhausen weiter aus. Mit der neuen Lackiererei gewährleistet Porsche, dass auch in Zukunft in Zuffenhausen herausragende Qualität produziert werden kann, und das bei einem ökologisch wie auch ökonomisch äußerst sparsamen Umgang mit den Ressourcen. Die neue Anlage wird 2011 in Betrieb genommen.

### Weltweite Versorgung aus Sachsenheim

Knapp 25 Kilometer vom Porsche Stammwerk in Zuffenhausen entfernt wurde in Sachsenheim der zweite Bauabschnitt eines zentralen Ersatzteillagers im August in Betrieb genommen. Mit Abschluss der Umzüge wird die Gesamtbeflieferung der mehr als 650 Händler zentral von Sachsenheim aus erfolgen. Insgesamt soll damit der bisher schon sehr gute Service noch weiter verbessert werden.

### Hohe Produktqualität im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern produzierte im Zeitraum 1. Juli bis 31. Dezember 2009 3.232.180 Fahrzeuge. Vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2010 betrug die Produktion 3.586.070 Fahrzeuge. Der Inlandsanteil der Produktion belief sich im 2. Halbjahr auf 31,1 Prozent.

Die Qualität des Produkts definieren die Konzernmarken vor allem über die Eigenschaften Zuverlässigkeit, Anmutung und Service am Produkt. Volkswagen hat sich das Ziel gesetzt, hier eine führende Position im Weltmarkt zu erobern.

Für die Marke Volkswagen Pkw beispielsweise haben die Bereiche Vertrieb und Qualitätssicherung in Zusammenarbeit mit der technischen Entwicklung ein Kundenzufriedenheitsprogramm ins Leben gerufen. Dabei werden unter Einbeziehung von Importeuren und Vertriebsgesellschaften für Schlüsselmärkte wie Deutschland, China und Brasilien konkrete Optimierungsmaßnahmen definiert und umgesetzt. Beispiele hierfür sind Aktionen zur Verbesserung der Dienstleistungen in Verkauf und Service sowie neue, kundenorientierte und marktspezifische Produktlösungen. Erste positive Ergebnisse zeigen sich unter anderem im US-Markt, wo sich die Marke Volkswagen Pkw im Zufriedenheitsranking des Marktforschungsinstituts J. D. Power deutlich verbessert hat. Im Jahr 2010 soll das langfristig angelegte Programm in Südafrika und Mexiko eingeführt werden, in den Folgejahren ist die Ausweitung auf alle Regionen und Märkte geplant. Ähnliche Kundenzufriedenheitsprogramme werden bei den Marken Audi und Škoda umgesetzt.



Vor dem Hintergrund zahlreicher Produktionsanläufe über alle Konzernmarken und -standorte hinweg konnte das hohe Qualitätsniveau bestätigt und die Anzahl der Schadensfälle konstant niedrig gehalten werden.

#### **Effiziente Produktionssteuerung**

Volkswagen passt die Produktion konsequent an die jeweilige Marktentwicklung an und verfügt über ein Höchstmaß an Flexibilität. Daher ist es gelungen, die Kunden mit der jungen, attraktiven Produktpalette des Volkswagen Konzerns zu begeistern und gleichzeitig die Lagerbestände drastisch zu reduzieren.

In enger Zusammenarbeit mit den Bereichen Vertrieb und Beschaffung wird die Fahrweise der Produktionsstandorte weiter stabilisiert, um so das ideale Lagerniveau zu erreichen.

Die hervorragende Produktpalette sowie der Konzernlieferverbund werden die Folgen auslaufender staatlicher Förderprogramme für den Volkswagen Konzern abfedern. Ein intelligent eingeplanter Kundenauftragsbestand und umfangreiche Instrumente zur Flexibilisierung werden auch weiterhin der Schlüssel zu einer nachfrageorientierten und damit kosten- und liquiditätsoptimalen Produktion sein.

## **Vertrieb**

### **Vertriebsnetz im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern**

Die Einführung der vierten Baureihe von Porsche, des Panamera, stand zu Beginn des Geschäftsjahres 2009/10 im Mittelpunkt der Aktivitäten im weltweiten Vertriebsnetz. Die sorgfältige Vorbereitung der Händler im Rahmen der Initiative „Road to Panamera“ mit individuellen Maßnahmenplänen zahlte sich aus. Das Vertriebsnetz war optimal vorbereitet, und die Markteinführung ein voller Erfolg. Die nächste große Aufgabe betraf den neuen Cayenne. Im Mai 2010 begann die Markteinführung in Europa, im Juni folgten die Regionen Amerika und Asien. Die Einführung der fünf neuen Modelle wurde insbesondere durch umfangreiche Produkt- und Verkaufstrainings international begleitet.

Die quantitative und qualitative Entwicklung des Porsche Vertriebsnetzes geht selbstverständlich weiter. Mit dem regionalen Wachstum des Händlernetzes soll die Marktabdeckung stetig verbessert werden. Allein in China ist im vergangenen Geschäftsjahr die Anzahl der Porsche Zentren um acht auf 33 gestiegen. Dies entspricht einem Zuwachs von 32 Prozent. Auch in anderen Märkten investiert Porsche. Insgesamt wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr rund 100 Bauprojekte – hierzu zählen Neu- und Umbauten – mit einem Investitionsvolumen von rund 200 Millionen Euro abgeschlossen.

### **Porsche mit höchster Kundenzufriedenheit**

Die große Anziehungskraft, die Porsche auf Automobil-Fans ausübt, spiegelt sich in den ausgezeichneten Ergebnissen von Umfragen wider. So zeigt die Siegesserie, die Porsche bei den Umfragen des US-amerikanischen Instituts J.D. Power einfährt, die hohe Zufriedenheit der US-Kunden mit der Marke. Im Berichtsjahr landete Porsche bereits zum sechsten Mal in Folge auf dem ersten Platz in der Gesamtwertung der J.D. Power-Studie „Automotive Performance, Execution and Layout Study (APEAL)“. Darüber hinaus wurden der Panamera als zweitbestes und der 911 als

drittbestes Fahrzeug ausgezeichnet. Erster im Segment „Premium Sporty Car“ ist wie im Vorjahr der 911. Die Untersuchung, in der 82.000 Personen im Zeitraum von November 2009 bis Februar 2010 ihr Neufahrzeug bewerteten, gibt deren Zufriedenheit in den ersten 90 Tagen Fahrerfahrung wieder. Der Kriterienkatalog der Studie umfasst Bereiche wie Fahrdynamik, Design, Alltagstauglichkeit und Komfort.

Rang eins belegte Porsche außerdem in der Umfrage „Vehicle Dependability Study“ von J.D. Power. Die Untersuchung, in der 52.000 Personen im Oktober 2009 die Langzeitqualität ihrer Fahrzeuge bewerteten, gibt die Zufriedenheit der Käufer nach drei Jahren



Fahrerfahrung wieder. Der Kriterienkatalog dieser Studie umfasst Bereiche wie Fahrerlebnis, Fahrzeuginterieur, Fahrzeugexterieur, Motor, Getriebe, Bedienung sowie Audio und Entertainment.

In Deutschland debütierte der Panamera in der jährlichen Leserbefragung der Zeitschrift „auto motor und sport“ mit einem ersten Platz in der Kategorie „Luxusklasse“ bei der prestigeträchtigen Wahl „Die besten Autos 2010“. Schließlich wurde der Panamera als beste Automobil-Neuheit des Jahres in der Luxusklasse mit dem „Goldenen Lenkrad“ ausgezeichnet. Den Preis vergaben „Bild am Sonntag“ und „Auto Bild“ sowie deren europäische Schwesterblätter.

### **Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern**

Die Mehrmarkenstruktur des Konzerns ermöglicht, dass die Prozesse im Groß- und Einzelhandel fortlaufend standardisiert werden können. Die Steuerung des Großhandelsgeschäfts, das zu rund 80 Prozent über konzernerneigene Gesellschaften abgewickelt wird, wurde in den vergangenen Jahren sukzessive auch in den Wachstumsmärkten etabliert. Die Konzentration des Handels auf Kundennähe, die durch einen exklusiven Markenauftritt unterstützt wird, trägt ganz wesentlich zur Steigerung der Kundenzufriedenheit bei. Dem Bedarf nach markenübergreifender Betreuung für Flottenkunden kommt Volkswagen durch ein Key-Account-Management nach. Außerdem können die Handelspartner des Konzerns ebenso wie der Großhandel auf diese Weise Synergien markenübergreifend nutzen. Durch Strukturoptimierungen und Programme zur Erhöhung der Qualität in den Bereichen Verkauf und Kundendienst wurden die Profitabilität und Leistungsfähigkeit der Händlernetze weiter verbessert. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Handelsbetrieben steht weiterhin im Mittelpunkt der Vertriebsnetzstrategie des Volkswagen Konzerns. Deren Umsetzung wird unterstützt durch den gezielten Einsatz moderner Kommunikationsmittel und Technologien, die auf den speziellen Bedarf der einzelnen Kundengruppen zugeschnitten sind.

### **Kundenzufriedenheit und Kundentreue im Volkswagen Konzern**

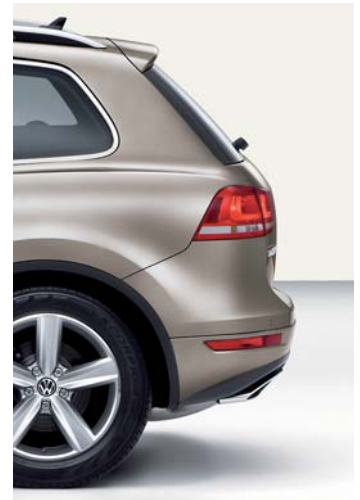
Die Konzernmarken des Volkswagen Konzerns ermitteln die Zufriedenheit ihrer Kunden in zahlreichen Ländern regelmäßig anhand spezialisierter Abfragen, die sich insbesondere auf die Themen Produkt und Service konzentrieren. Aus der Ergebnisanalyse werden anschließend Maßnahmen abgeleitet, die zur weiteren Erhöhung der Kundenzufriedenheit beitragen sollen. In Bezug auf die Zufriedenheit mit dem Produkt nimmt die Marke Audi auf den europäischen Kernmärkten eine Spitzenposition ein. Aber auch die übrigen Konzernmarken erreichen in puncto Gesamtzufriedenheit erfreuliche Werte.

Kunden, die mit den Produkten und Dienstleistungen eines Unternehmens zufrieden sind, sind auch loyale Kunden. Loyale Kunden zeigen ihr Vertrauen in die Marken des Volkswagen Konzerns – die ermittelten Loyalitätsraten belegen dieses Vertrauen eindrucksvoll: Die Marke Volkswagen Pkw konnte die Markenloyalität in den europäischen Kernmärkten auf hohem Niveau halten. Auch die Marke Škoda ist bei der Markenloyalität schon über viele Jahre ganz vorn dabei. Im Geschäft mit gewerblichen Großkunden verfügt der Volkswagen Konzern über eine starke Kundenbasis in Deutschland und im europäischen Ausland. Der Vorteil des Konzerns liegt insbesondere darin, dass durch das marktgerechte Produktportfolio die individuellen Mobilitätsanforderungen der Kunden aus einer Hand bedient werden können. Vor allem in Deutschland wird die gute Marktpositionierung durch die Volkswagen Leasing GmbH unterstützt, die dem Konzern mit ihren Leasingangeboten und der engen Zusammenarbeit mit der Vertriebsorganisation eine dem Wettbewerb überlegene Position sichert.

### **Professioneller Service**

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern setzt im Service-Bereich Porsche weiter auf die Professionalisierung der weltweiten Handelsorganisation. Ein Schwerpunkt lag in der Entwicklung von Trainingsprogrammen für Service-Techniker, die speziell auf die Gegebenheiten in Wachstumsmärkten zielen. So wurden für den Markt China Programme zur schnellen Qualifikation neuer Service-Techniker und Mentoren-Trainings für die Porsche Zentren entwickelt. Diese Programme werden nun auf weitere Wachstumsmärkte wie Lateinamerika und Mittlerer Osten adaptiert.

Die Forcierung der Direktannahme, die Fokussierung auf die Reparaturqualität und die kontinuierliche Auditierung der Handelsorganisation zeigen positive Wirkung. So konnte Porsche in der Leserbefragung von „auto motor und sport“ bei den Porsche Fahrern in der Dimension „Guter Kundendienst“ im letzten Jahr acht Prozentpunkte gewinnen und rangiert damit auf Platz eins.



Im Volkswagen Konzerns wurden im Berichtsjahr auch die Prozesse im Kundenservice weiter optimiert. Insbesondere die verbesserte Leistung bei Reparaturen und die höhere Produktqualität trugen wesentlich dazu bei, die Anzahl der Wiederholungsreparaturen zu reduzieren. Um die Zufriedenheit der Kunden stetig zu steigern, erarbeiten die am Kundenzufriedenheitsprogramm beteiligten Fachbereiche, Importeure und Vertriebsgesellschaften weltweit gültige Standards für die Prozesse von der Produktentwicklung über den Verkauf bis zum Service. Das „Forum Kundenzufriedenheit“, das sich aus den Bereichen Qualitätssicherung, Vertrieb und Technische Entwicklung zusammensetzt, koordiniert die systematische Umsetzung dieser Maßnahmen. Durch das bereichsübergreifende Vorgehen können Projekte, die sich in einem Markt als effektiv erwiesen haben, erfolgreich auf weitere Märkte übertragen werden.

## Mitarbeiter

### Beschäftigungssituation bei Porsche

Auch im Geschäftsjahr 2009/10 konnte Porsche auf die außergewöhnliche Leistungsbereitschaft und die Flexibilität seiner Mitarbeiter bauen. Diese bilden die Grundlage für die erfolgreiche Ausrichtung des Unternehmens in einem Marktumfeld, das aufgrund der sich nur langsam erholenden Weltwirtschaft nach wie vor schwierig ist. Am Bilanzstichtag waren beim Porsche SE Konzern 37 Mitarbeiter beschäftigt (31. Juli 2009 vor Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns: 375.959 Mitarbeiter).

Beim Porsche Zwischenholding GmbH Konzern waren zum Bilanzstichtag 12.722 Arbeitnehmer beschäftigt und damit 1,0 Prozent mehr als zwölf Monate zuvor. 219 Mitarbeiter befanden sich darüber hinaus in der passiven Phase der Altersteilzeit. In einem Ausbildungsverhältnis standen 306 junge Leute.

### Qualifizierte Ausbildung

Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern wurden im Berichtsjahr erneut alle 100 Ausbildungsplätze erfolgreich besetzt. 80 Auszubildende starteten in einem technisch-gewerblichen Beruf, sechs im Berufsbild Industriekaufmann/-frau. Darüber hinaus konnten 14 Studenten für das duale Studium in verschiedenen Studiengängen gewonnen werden. Das Studium, das seit vielen Jahren in Kooperation mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) angeboten wird, endet nach drei Jahren mit einem Bachelor. Nach Abschluss der Berufsausbildung entschieden sich einige junge Leute dafür, ein Studium aufzunehmen – häufig in den Studiengängen des Maschinenbaus und der Fahrzeugtechnik. Porsche fördert die akademische Ausbildung für Auszubildende durch eine entsprechende Freistellung.

### Ferry-Porsche-Preis vergeben

Der Erfolgskurs der deutschen Automobilindustrie und von Porsche in den zurückliegenden Jahren war nur durch gut ausgebildete Fachkräfte und Ingenieure möglich. Damit dies auch in Zukunft so bleiben kann, setzt Porsche in vielfältiger Weise auf die Nachwuchsförderung. Erneut verliehen die Porsche AG und das baden-württembergische Ministerium für Kultus, Jugend und Sport den „Ferry-Porsche-Preis“, mit dem seit 2001 die jahrgangsbesten Abiturienten mit der Leistungsfächerkombination Mathematik und Physik/Technik an den allgemein bildenden und beruflichen Gymnasien in Baden-Württemberg ausgezeichnet werden. Ziel des „Ferry-Porsche-Preises“ ist es, die Attraktivität der Mathematik- und Naturwissenschaften zu steigern und angehende Studenten für das Ingenieurstudium zu begeistern. Den alljährlichen Höhepunkt der Aktivitäten zum „Ferry-Porsche-Preis“ bildet die Einladung der rund 250 Preisträger mit Eltern in das Entwicklungszentrum nach Weissach. Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Wolfgang Porsche gratulierte den Preisträgern auch in diesem Jahr persönlich.

### Gezielte Förderung von Talenten

Porsche identifiziert Nachwuchs- und Führungskräfte mit dem „Strategischen Führungsprozess“ und bereitet sie auf zukünftige Herausforderungen vor. So wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr die sechste Förderwelle der „Porsche Nachwuchs-Förderung“ (PNF) erfolgreich abgeschlossen. Als integraler Bestandteil der Nachwuchsförderung stellt PNF die zielgerichtete Identifikation, Förderung und Bindung von jungen Potenzialträgern in den Mittelpunkt. Im Berichtsjahr absolvierten 45 junge Leistungsträger aus der Porsche AG und den nationalen Tochtergesellschaften das zweijährige Programm.

### Unter den Top-Arbeitgebern

Der Porsche AG wurde durch die wichtigsten deutschen Erhebungen zum Thema Arbeitgeberattraktivität auch im Berichtsjahr bestätigt, dass das Unternehmen zu den beliebtesten Arbeitgebern unter Studierenden und Absolventen/-innen der Fachrichtungen Ingenieurs- und Wirtschaftswissenschaften gehört. Dieses hervorragende Arbeitgeberimage ist eine grundlegende Voraussetzung, um auch zukünftig exzellente Kandidaten für Porsche gewinnen zu können.



### Überfachliche Weiterbildung

Beim Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ist die überfachliche Weiterbildung ein wesentlicher Schwerpunkt der Personal- und Führungskräfteentwicklung. Der strategische Weiterbildungsbedarf soll frühzeitig erkannt und entsprechende Maßnahmen geplant werden. So wurde das Programm zur Integration neuer Führungskräfte konsequent fortgeführt und durch neue Bausteine ergänzt. Im Rahmen der „Qualifizierung für Entwicklung und Betrieb für Informationssysteme“ – kurz QuEBIS – wurden Mitarbeiter der IT-Bereiche und IT-Anwender auf die Zukunft vorbereitet. In der Baureihenorganisation durchliefen neue Teamleiter ein spezielles Qualifizierungsprogramm.

### Beschäftigungssituation im Volkswagen Konzern

Am 30. Juni 2010 beschäftigte der Volkswagen Konzern 363.614 aktive Mitarbeiter; 5.607 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. In einem Ausbildungsverhältnis standen 7.853 Personen. Insgesamt beschäftigte der Volkswagen Konzern am Ende des Geschäftsjahres 2009/10 377.074 Mitarbeiter. Verglichen mit dem Stand vom 30. Juni 2009 waren das 3,8 Prozent mehr. Die Zahl der im Inland beschäftigten Personen betrug 174.434 (plus 1,6 Prozent). Der Inlandsanteil der Belegschaft verringerte sich von 47,2 Prozent am 30. Juni 2009 auf 46,3 Prozent zum 30. Juni 2010.

### Berufsausbildung bei Volkswagen

Die Berufsausbildung spielt bei Volkswagen traditionell eine bedeutende Rolle. Ein Großteil der späteren Fach- und auch Führungskräfte beginnt seine Karriere im Unternehmen. Und auch für die fachliche Kompetenz der Belegschaft ist eine fundierte Berufsausbildung entscheidend. Der Volkswagen Konzern strebt an, die Zahl der Ausbildungsplätze auch an internationalen Standorten zu erhöhen.

Die systematische Förderung und Forderung der Auszubildenden ist für Volkswagen ein wichtiges Anliegen. Einen bedeutenden Beitrag hierzu leistet das System zur „Entwicklung und Förderung von Auszubildenden“. Lernbereitschaft, Fertigkeiten, Kreativität und Kundenorientierung der Auszubildenden werden dabei kontinuierlich bewertet und individuell gefördert. Seit 2006 haben Berufsanfänger nach ihrer Ausbildung die Möglichkeit, mit dem Programm „Wanderjahre“ für zwölf Monate zu einer Konzerngesellschaft ins Ausland zu gehen. Mehr als 100 junge Mitarbeiter der Volkswagen AG haben seitdem an den Standorten in Portugal, England, Südafrika und Mexiko, bei der VW Group in Peking sowie bei SEAT in Martorell, bei Škoda in Mladá Boleslav und bei Bentley in Crewe hospitiert. Im Jahr 2009 war das Hauptaugenmerk auf den Einsatz internationaler „Wanderer“ bei der Volkswagen AG in Deutschland gelegt. So arbeitete erstmals eine größere Gruppe von Wanderern aus Südafrika, Mexiko und der Slowakei an den Standorten Wolfsburg und Kassel mit.

Ein Höhepunkt der Berufsausbildung bei Volkswagen ist die jährliche Ehrung der besten Auszubildenden mit dem „Best Apprentice Award“.

Zukünftig werden die Berufsausbildung und der berufliche Einstieg bei Volkswagen auf Grundlage von einheitlichen Kompetenzstandards gestaltet. Diese Standards werden zurzeit für fünf automobiler Kernberufe erarbeitet. Ziel ist eine stärkere Standardisierung und Systematisierung der Berufsausbildung über die verschiedenen Standorte. Gleichzeitig soll sichergestellt werden, dass die Lerninhalte in allen Berufsfamilien dem neuesten Stand des Wissens und der technischen Entwicklung entsprechen.

### **Volkswagen bietet Hochschulabsolventen maßgeschneiderte Programme**

Die erste Zeit im Beruf ist prägend für das ganze Arbeitsleben. Um jungen Hochschulabsolventen einen guten Start im Unternehmen zu ermöglichen, hat Volkswagen im Jahr 2008 das Programm StartUp Direct eingeführt. Über einen Zeitraum von zwei Jahren lernen die Teilnehmer neben der Arbeit im Fachbereich nicht nur das Unternehmen Volkswagen eingehend kennen, sondern nehmen zusätzlich an umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen teil. Ergänzt wird dies durch mehrwöchige Einsätze in der Produktion und im Vertrieb sowie durch einen optionalen Auslandseinsatz.

Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können alternativ dazu das Programm StartUp Cross durchlaufen. Dieses internationale Trainee-Programm sieht während seiner 18-monatigen Dauer einen dreimonatigen Auslandseinsatz vor. Über 650 Trainees haben seit dem Start im Jahr 2008 eines dieser beiden Programme durchlaufen.

Die Studentische Talentbank ist das studienbegleitende Personalentwicklungsprogramm von Volkswagen, das es ermöglicht, Talente frühzeitig zu erkennen und an das Unternehmen zu binden. In den vergangenen zehn Jahren waren es mehr als 1.200 junge Menschen, die durch ihren engagierten Einsatz im Praktikum im In- und Ausland ihren Weg in die Studentische Talentbank gefunden haben.

## **Umwelt**

### **Umweltmanagement im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern**

Klimaschutz und Ressourcendiskussion bestimmen weltweit Politik, Gesellschaft und Wirtschaft. Globale Klimaschutzprotokolle wie auch Aktivitäten auf europäischer und nationaler Ebene forcieren eine Abnahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Verbrauchs fossiler Energie. Vor allem der Transportsektor, der etwa 25 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen ausstößt, ist fast zu 100 Prozent vom Rohstoff Erdöl abhängig und steht im Fokus der Debatten. In Folge dessen wendet sich die Automobilindustrie verstärkt umweltfreundlichen Konzepten wie dem Hybrid- und Elektroantrieb als Ergänzung zur Weiterentwicklung von konventionellen Antrieben zu. Mit „Porsche Intelligent Performance“ belegt auch die Marke Porsche, dass sich Sportwagenfaszination und Premiumanspruch bei geringerem Verbrauch sowie mehr Effizienz bei weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht ausschließen.

Mit der Konzeptstudie des 918 Spyder kombiniert Porsche Rennsport-Hightech und Elektromobilität: Einerseits Kleinstwagen-Emissionen, andererseits Fahrleistungen eines Supersportwagens. Seine Hybridtechnik ist verbunden mit einem Leichtbau-Karosseriekonzept im Zusammenspiel mit einem Hochdrehzahl-V8 und zwei Elektromotoren an der Vorder- und Hinterachse. Das Plug-In-Hybrid-System vereint die Vorteile von Batterie- und Benzinfahrzeugen. Die Lithium-Ionen-Batterien – das Herzstück der Elektromaschine – können während der Fahrt sowie an der Steckdose und durch Energierückgewinnung beim Bremsen (Rekuperation) aufgeladen werden. Dies erlaubt eine rein elektrische und somit emissionsfreie Fahrweise von bis zu 25 Kilometern. Die vier unterschiedlich einstellbaren Betriebsarten des 918 Spyder können abhängig von der jeweiligen Fahrsituation von verbrauchs- bis leistungsorientiert reichen. Die intelligente Kombination des Elektro- und Verbrennungsmotors weist damit ein hohes Performancepotenzial bei geringstem Verbrauch auf.



In den neuen 911 GT3 R Hybrid ist ein Hybrid-system integriert, welches speziell für den Einsatz im Rennwagen entwickelt wurde und sich im Aufbau und in den Komponenten deutlich von konventionellen Hybrid-systemen unterscheidet. So ergänzt ein elektrischer Vorderachsantrieb mit zwei Elektromaschinen den Sechszylinder Boxermotor im Heck des GT3 R Hybrid. Anstelle der in Hybrid-Straßenfahrzeugen üblichen Batterien liefert ein elektrischer Schwungradspeicher, der im Innenraum neben dem Fahrer untergebracht ist, die Energie für die Elektromotoren. Das Schwungrad speichert kinetische Energie, die in elektrische Energie umgewandelt wird und vom Fahrer abgerufen werden kann. So garantiert der Vorderachshybrid des GT3 R Hybrid mit seinem elektrischen Schwungradspeicher sowohl den für einen Rennwagen erforderlichen hohen Leistungsdurchsatz als auch den intelligenten, effizienzsteigernden Leistungseinsatz beim Beschleunigen und Rekuperieren. So ist es möglich, bei weniger Verbrauch die im Vergleich zu den konventionellen Antrieben der Wettbewerber gleichen Rundenzeiten zu erreichen.

Für den Cayenne S Hybrid wurde ein technisch anspruchsvoller Parallel-Vollhybrid-Antrieb entwickelt. Bei diesem System kommt ein komplexes Zusammenspiel aus Benzinmotor und Elektromaschine zum Tragen. Das Fahrzeug kann zum einen von dem Benzinmotor angetrieben werden, wobei das Elektroaggregat als Generator zur Stromerzeugung genutzt wird. Zum anderen kann der Cayenne Hybrid mit Hilfe der Nickel-Metallhydrid-Batterie bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h auch rein elektrisch fahren. Der Parallel-Vollhybrid ist somit ein geeignetes System für den Alltagseinsatz, das gleichzeitig den Verbrauch reduziert und die Leistung steigert.

### **Teilnahme am Feldversuch E-Mobilität**

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern nimmt an der Gemeinschaftsinitiative „Modellregion Elektromobilität Region Stuttgart“ teil. Die Bundesregierung fördert die Marktvorbereitung und den Ausbau der nationalen Elektromobilität von 2009 bis 2011 mit dem Konjunkturpaket II. Der Förderschwerpunkt „Elektromobilität in Modellregionen“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt acht Modellregionen. Die Projekte sollen

dazu beitragen, Elektromobilität im öffentlichen Raum sichtbar zu machen, verschiedene Wege ihrer Einführung zu erproben und schließlich die Markteinführung von Elektrofahrzeugen in der Breite anzutreiben.

Unter dem Dach der Modellregion plant das Unternehmen den Aufbau und die Erprobung von Elektro-Sportwagen auf der Basis des Porsche Boxster. Unterschiedliche Aspekte wie die Dauerhaltbarkeit von Batterien, die Lade- und Entladezyklen, die Reichweite, die Akzeptanz der Elektrofahrzeuge und der Ladestationen sowie die Verkehrssicherheit unter Alltagsbedingungen werden ausführlichen Tests unterzogen. Wobei die speziellen Anforderungen der Kunden an einen Sportwagen nicht vernachlässigt sind.

### **Umweltfreundliche Energieerzeugung im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern**

Rein elektrisches Fahren ist erst dann wirklich emissionsfrei, wenn der Strom für die Batterien aus alternativen Energiequellen gewonnen wird. Diesem Gedanken trägt man bei Porsche Rechnung. So stellt das Unternehmen der Firma Goldbeck Solar GmbH eine 40.000 Quadratmeter große Dachfläche seines Zentralen Ersatzteillagers in Sachsenheim (Baden-Württemberg) zur Verfügung, um dort rund 8.500 Photovoltaikmodule zu betreiben. Pro Jahr kann die Photovoltaikanlage knapp zwei Millionen Kilowattstunden Strom erzeugen, was dem durchschnittlichen Energieverbrauch von 625 Elektrofahrzeugen entspricht. Zugleich werden jährlich circa 1.780 Tonnen Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) eingespart. Damit ist die Photovoltaikanlage in Sachsenheim eine der modernsten und leistungsstärksten im Großraum Stuttgart.

Die neue, besonders umweltfreundliche Lackiererei am Standort Zuffenhausen wird 2011 in Betrieb gehen. Der Lackierprozess wird durch eine hundertprozentige Kapselung absolut staubgeschützt sein. Ein neuartiges elektrostatisches Abscheidesystem für Lacknebel senkt die Emission von Lösemiteln und Feinstaub auf ein Minimum. Der Lackierprozess kommt dank einem erhöhten Umluftanteil und einer äußerst wirkungsvollen Abluftreinigungsanlage mit einem zehn Meter kleinen statt dem sonst obligatorischen 60 Meter hohen Abluftsammler aus.

Die moderne Produktionstechnik ermöglicht es, die gesetzlichen Grenzwerte im Rahmen der TA-Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) um ein Vielfaches zu unterschreiten.

### **Umweltbemühungen von Porsche bestätigt**

Die selbst gesetzten Umweltziele und Bestrebungen der Porsche AG werden konzernweit umgesetzt und sind fester Bestandteil der Unternehmenspolitik. So ist es 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.

Bereits 1996 wurde der Produktionsstandort Zuffenhausen nach der europaweit angewendeten EG-Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert. Im Rahmen der EMAS-Validierung und Zertifizierung hatte Porsche bereits seit 1995 ein Umweltmanagementsystem aufgebaut und etabliert, mit dem die Umweltleistung seiner Standorte stetig optimiert wird. Seit 1999 wird der Standort ebenso nach der international geltenden Norm DIN EN ISO 14001, die einen zentralen Bestandteil nach der mittlerweile aktualisierten EMAS III-Verordnung darstellt, erfolgreich zertifiziert. Mit der Umweltdokumentation, der internen Kontrolle durch Umweltaudits, der Steuerung kontinuierlicher Verbesserungen durch Umweltziele und mit der Schulung der Mitarbeiter sind hier nur einige Instrumente zur Förderung dieser nachhaltigen Unternehmensstrategie angeführt. Mit Hilfe des Managementsystems zeigt Porsche, dass das Unternehmen die Verantwortung, die es für den Schutz der Umwelt übernommen hat, in der Praxis effizient umzusetzen weiß.

Seit 2002, 2005 und 2008 erfolgten auch an den Standorten Leipzig, Weissach und Sachsenheim erfolgreiche Zertifizierungen nach DIN EN ISO 14001. Das vorliegende Umweltmanagementsystem wird durch regelmäßig stattfindende System- und Prozessaudits stetig optimiert. Die Auditierung geschieht unter Einbeziehung eines externen Beraters mit der Qualifikation eines Umweltgutachters. Im Geschäftsjahr 2009/10 sind die Audits an allen Standorten erneut positiv verlau-

fen. Das hohe Niveau des Umweltmanagements ist dadurch auch weiterhin sichergestellt. Zudem wurde im Berichtszeitraum das Umweltmanagementsystem am Standort Zuffenhausen erneut erfolgreich nach EMAS III überprüft und bestätigt. Die Überprüfung erfolgte von einem Umweltgutachter des TÜV.

### **Umweltmanagement im Volkswagen Konzern**

Umweltorientierte Unternehmensführung ist eine der Grundlagen der Unternehmenskultur des Volkswagen Konzerns. Nur wer soziale, ökonomische und ökologische Aspekte berücksichtigt, kann nachhaltig wirtschaften, umweltgerecht handeln und Beschäftigung sichern. Dies spiegelt sich auch in der Umweltpolitik von Volkswagen wider, die im Wesentlichen auf zwei Säulen ruht. Zum einen wird die kontinuierliche Verbesserung der Umweltverträglichkeit der Produkte über deren gesamten Lebenszyklus verfolgt. Zum anderen strebt Volkswagen an, die Beanspruchung natürlicher Ressourcen unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte zu verringern. Hierzu hat Volkswagen sich als weltweit tätiges Unternehmen verpflichtet und in seinen Umweltgrundsätzen interne Vorgaben für die Produkte und deren Fertigung festgeschrieben.

Volkswagen integriert den Umweltschutz verstärkt in seine Prozesse, um den Einsatz von nachgeschalteten Reinigungsanlagen künftig zwar nicht überflüssig zu machen, ihn aber immer weiter zu verringern. Seit 1995 beteiligt sich Volkswagen an seinen deutschen Standorten freiwillig am Öko-Audit-Verfahren der Europäischen Union und weltweit am Umweltzertifizierungsverfahren gemäß der internationalen Norm ISO 14001. In regelmäßigen internen und externen Umweltaudits werden alle Umweltmanagementsysteme ständig überprüft und optimiert. Alle Standorte sind unter Beachtung konzernweit einheitlicher Mindeststandards zur eigenverantwortlichen Festlegung von Umweltzielen und Programmen und zur ständigen Verbesserung der Umweltleistung verpflichtet. Darüber hinaus werden an den Standorten außerhalb von Europa zusätzlich Regionalkonferenzen durchgeführt und mit den in Workshops erarbeiteten Umweltaktionsplänen ein einheitlich hohes Niveau im betrieblichen Umweltschutz sichergestellt.

### **Umweltschonende Verfahren in der Volkswagen Produktion**

Vor dem Hintergrund der Klimadebatte und knapper werdender Rohstoffe setzt Volkswagen nicht nur auf kraftstoffsparende Produkte, sondern auch auf eine umweltfreundliche Produktion. Im Jahr 2009 konnten wesentliche Umweltkennzahlen der Produktion verbessert werden. Die Umweltdaten der fertigen Konzernstandorte werden gemäß einer internen Norm und eines Prozessstandards ermittelt, geprüft und freigegeben. Durch die jährlichen Fortschreibungen der Umweltdaten lassen sich so die Entwicklungstendenzen der Umweltbelastungen durch den Konzern erkennen. Im Bereich der Lackierereitechnik gibt es Neuentwicklungen, die die Umwelt schonen und zur Kostenreduktion beitragen. Bei den neuen Prozessen werden Lacknebel, die sich trotz modernster elektrostatischer Auftragsverfahren nicht vermeiden lassen, nunmehr trocken oder unter geringem Einsatz von Trennmitteln abgeschieden und nicht mehr, wie bisher üblich, mit viel Umlaufwasser unter Einsatz von Entklebungsmitteln. Die wasserfreien beziehungsweise -armen Verfahren erlauben eine intensivere und effizientere Umluftführung mit bereits konditionierter Zuluft, wodurch eine erhebliche Energieeinsparung erzielt werden kann. Zudem wird die Ressource Wasser durch den Wegfall des Umlaufwassers geschont. Auch auf teure Präventionsmaßnahmen zum Grundwasser- und Bodenschutz kann weitgehend verzichtet werden, da die neuen Verfahren trocken arbeiten oder mit nur sehr geringen Flüssigkeitsmengen auskommen. So können bei einer Lackiererei mit einer Kapazität von 150.000 Karosserien pro Jahr rund 8.000 t CO<sub>2</sub> eingespart werden. Volkswagen wird das verbesserte Verfahren in den neuen Werken in Chattanooga, USA, und Chengdu, China, einsetzen und damit der erste Automobilhersteller der Welt sein, der es in der Serienlackierung anwendet. Sämtliche weiteren in der Planung befindlichen Lackieranlagen des Unternehmens werden nach diesem neuen Standard realisiert.

Im Motorenwerk Chemnitz hat Volkswagen den Einsatz von Kühl- und Kaltwasser effizienter gestaltet, um die Energiekosten und den Ausstoß von CO<sub>2</sub> zu vermindern. Dabei wird die natürliche Ressource Wasser zweifach genutzt: Im ersten Schritt werden die Produktionshallen gekühlt, bevor das



Wasser seiner eigentlichen Bestimmung im technischen Prozess, zum Beispiel in den Kühltürmen, zugeführt wird. Die Doppelnutzung reduziert Investitionen und spart Betriebskosten.

### **Antriebs- und Kraftstoffstrategie**

Im Volkswagen Konzerns liegen die zentralen Handlungsfelder der Antriebs- und Kraftstoffstrategie insbesondere auf dem Gebiet der nachhaltigen Mobilisierung der Gesellschaft. Das unveränderte Ziel der Entwicklungsarbeit ist, von fossilen Brennstoffen unabhängiger zu werden und die Schadstoffe, die Fahrzeuge emittieren, zu reduzieren.

Der Verbrennungsmotor, ob Diesel oder Ottomotor, wird voraussichtlich in den nächsten 20 Jahren vor allem in den aufstrebenden Märkten in Fernost, Indien und Lateinamerika weiterhin dominieren. Daraus leitet Volkswagen die Notwendigkeit ab, die Effizienz der Motoren kontinuierlich zu steigern, diese gleichzeitig aber auch kompatibel für zukünftige CO<sub>2</sub>-neutralere Brennstoffe zu machen. Zentrale Bausteine der Antriebsstrategie bleiben daher die erfolgreich im Markt agierenden TSI- und TDI-Motoren in Kombination mit den innovativen Doppelkupplungsgetrieben.

Mit der Markteinführung des neuen Polo hat Volkswagen die Bandbreite der hubraumreduzierten Motoren mit Benzindirekteinspritzung und Aufladung nach unten erweitert. Damit hält die im Markt sehr erfolgreiche Downsizing-Strategie des Konzerns in ein neues Fahrzeugsegment Einzug. Mittlerweile gilt die auf den effizienten TSI-Motoren basierende Strategie für beinahe alle Hubraumklassen und Konzernmarken.



Durch die Markteinführung der CleanDiesel-Technologie sowie des 1,6 l TDI-Common-Rail-Motors hat Volkswagen 2009 bei den Dieselmotoren bedeutende Meilensteine erreicht. Sie sichern auch künftig die Innovationsführerschaft auf dem Gebiet der Dieselmotorenentwicklung. Die CleanDiesel-TDI-Common-Rail-Motoren erfüllen bereits heute die Euro-6-Abgasnorm, die erst im Jahr 2014 in Kraft tritt. Beachtlich sind vor allem die Erfolge dieser Aggregate auf dem eher dieselkritischen Markt in Nordamerika. Die hohe Kraftstoffeffizienz verbunden mit herausragenden Fahreigenschaften und niedrigen Emissionen wurde dort mit der Verleihung des „Green Car of the Year“-Award 2009 auf der Motorshow in Los Angeles gewürdigt. Aber auch auf dem europäischen Markt konnten durch den Einsatz des Common-Rail-Motors in den Modellen Polo, Golf und Multivan/Transporter sowie durch den Dreizylinder-TDI im neuen Polo Blue-Motion\* erneut die herausragenden Eigenschaften moderner Dieselaggregate unter Beweis gestellt werden.

Erfolgreich gestaltete sich darüber hinaus die Fortführung der Entwicklungsarbeiten des Volkswagen Konzerns auf dem Gebiet der alternativen Kraftstoffe. Mit der Markteinführung des neuen TSI EcoFuel-Motors in den Modellen Passat und Touran erreicht Volkswagen eine immer breitere Käuferschicht, die aus ökologischen aber auch ökonomischen Gesichtspunkten alternative Kraftstoffe bevorzugt. Die Kombination aus zweifacher Aufladung des TSI-Twin-Chargers und Erdgas (CNG) wurde mit der Verleihung von fünf Sternen im ADAC-Eco Test für den Passat EcoFuel gewürdigt. Diese Bestnote hatte zuvor noch kein anderes

Fahrzeug erreicht. Das Aggregateprogramm des Konzerns umfasst darüber hinaus einen BiFuel-Motor für den Golf, der mit dem kostengünstigen Autogas LPG betrieben werden kann, sowie um einen Audi flexible fuel-Motor für den Audi A4 ergänzt.

Die Elektrifizierung des Antriebs in den Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns hat weitere Fortschritte gemacht. Mit dem Golf und Tiguan sowie dem Audi A3, A4 und A5 sind Modelle mit großem Marktvolumen angelaufen, die sowohl mit Start-Stopp-Technik als auch mit der Fähigkeit zur Rekuperation ausgestattet sind. Damit hält die Technologie der Bremsenergieerückgewinnung Einzug in das Produktportfolio von Volkswagen und steigert die Effizienz der Aggregate. Ergänzend zu diesen Hybridkonzepten hat Volkswagen den Touareg Hybrid entwickelt. Die Kombination aus TSI-Motor und einem 38 kW leistenden Elektromotor verspricht einen Verbrauch von 8,1 l/100 km und eine CO<sub>2</sub>-Emission von 193g/km – das sind Bestwerte im Fahrzeugsegment der Sport Utility Vehicles. Mit dem Touareg Hybrid wurde das Aggregateprogramm zukunftsorientiert in Richtung einer vollständigen Elektrifizierung des Antriebsstranges erweitert.

Einen Ausblick auf diese vollständige Elektrifizierung des Antriebsstranges zeigte Volkswagen mit dem E-UP! auf der IAA in Frankfurt am Main. Ausgestattet mit einem 60-kW-Elektromotor und einer Lithium-Ionen-Batterie erzielt der E-UP! eine Reichweite von bis zu 140 km, seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 135 km/h. Diese Werte beeindruckten Zuschauer wie Fachbesucher gleichermaßen. Trotzdem gibt es auf dem Gebiet der Batterietechnologie unverändert große Herausforderungen, die den Weg zur Serientauglichkeit von Elektrofahrzeugen erschweren. In Zusammenarbeit mit seinen Entwicklungspartnern wird Volkswagen sich diesen Herausforderungen stellen. Es wird die Meinung vertreten, dass Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb in den nächsten Jahren vorerst nur eine Nische besetzen und sich in erster Linie im urbanen Einsatz bewähren werden.

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 46 dieses Berichts.

## Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikobericht der Porsche SE

### Integriertes Kontroll- und Risiko- managementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

#### Organisation und Zuständigkeiten

Das für die Abschlüsse der Porsche SE und des Porsche SE Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene interne Kontroll- und Risikomanagementsystem umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung dieser Abschlüsse und des Konzernlageberichts der Porsche SE notwendig sind. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung minimieren.

Im rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagement-System der Porsche SE sind dazu zentrale Kontrollen installiert, die mit klar geregelten Verantwortlichkeiten die Bereiche Finanzierung, Treasury, Beteiligungen, Konsolidierung sowie Berichterstattung (Reporting) abdecken. Sie sind insgesamt darauf ausgerichtet, eine bilanziell richtige und gesetzeskonforme Erfassung, Aufbereitung und Würdigung von unternehmerischen Sachverhalten in der Finanzberichterstattung sicherzustellen.

Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern sind ebenfalls interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess implementiert, über deren Umfang in den Abschnitten zu den wesentlichen Beteiligungen der Porsche SE Auskunft gegeben wird. Die neben diesen Beteiligungen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen Tochterunternehmen sind in die bei der Porsche SE implementierten Systeme einbezogen.

#### Wesentliche Merkmale

Die Porsche SE hatte in Übereinstimmung mit IFRS für Zwecke der Konzernrechnungslegung am 3. Dezember 2009 die Kontrolle über den Volkswagen Konzern und am 7. Dezember 2009 die Kontrolle über den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern verloren. Nachdem beide Konzerne zu Beginn des Geschäftsjahres noch im Rahmen der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen worden waren, erfolgt deren Einbeziehung seither nach der Equity-Methode.

Das Rechnungswesen des Porsche SE Konzerns ist weitgehend dezentral organisiert. Auf Konzernebene erfolgt die Verarbeitung der Berichtspakete des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns und die darauf aufbauende Fortentwicklung der at Equity-Ansätze beider Beteiligungen sowie die Einbeziehung und



Konsolidierung der Berichtspakete der verbleibenden Tochtergesellschaften der Porsche SE.

Die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für die Porsche SE geltenden Vorschriften wird, auch nach der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns, durch die Konzernbilanzierungsrichtlinie der Porsche SE und durch die Vorgabe formaler Anforderungen sichergestellt. Die Bestandteile der für die Porsche SE zu erstellenden formalen Berichtspakete sind im Detail festgelegt und werden regelmäßig aktualisiert. Die für die berichtenden Einheiten relevanten Abschlusstermine werden über einen Abschlusskalender vorgegeben.

Während der Konzernabschlusserstellung werden die Berichtspakete vor Einspielung in das Konsolidierungssystem einer ausführlichen Analyse und Plausibilisierung unterzogen und durch den Abschlussprüfer geprüft. Darüber hinaus finden im Rahmen der Abschlusserstellung Besprechungen mit Vertretern der wesentlichen Beteiligungen sowie der Tochterunternehmen der Porsche SE statt.

Die Verarbeitung der Datenmeldungen erfolgt in einem Konsolidierungssystem, welches auf Standardsoftware basiert und aufgrund der bestehenden Autorisierungs- und Zugriffsregeln hinsichtlich Zugang und Berechtigungen restriktiv gehandhabt wird. Während der Erstellung des Abschlusses ist durch eindeutige Regelungen eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Einhaltung des 4-Augen-Prinzips gewährleistet.

Das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem und die Richtlinien für die Porsche SE und ihre verbleibenden Tochtergesellschaften wurden unter Einbindung der internen Revision der Porsche SE implementiert. Das Kontrollsystem und die Richtlinien werden laufend auf ihre Angemessenheit überprüft und weiterentwickelt.

## **Risikomanagement und Risikofrüherkennung**

Nach § 91 Abs. 2 AktG ist die Porsche SE verpflichtet, ein Risikomanagement und Früherkennungssystem einzurichten, das den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Risiken frühzeitig erkennt. Das Risikomanagementsystem des Porsche SE Konzerns wurde aufgebaut, potentiell bestandsgefährdende Risiken sowie Risiken, die geeignet sind, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen, frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten Steuerungsmaßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abzuwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Nachdem für Zwecke der Konzernrechnungslegung in Übereinstimmung mit den IFRS der Volkswagen Konzern und der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern am 3. Dezember 2009 bzw. am 7. Dezember 2009 entkonsolidiert wurden, fungiert die Porsche SE nunmehr als reine Holdinggesellschaft, deren Einkünfte im Wesentlichen aus den Dividendenzahlungen der beiden Beteiligungen bestehen. Die bislang insbesondere im Fall der (alten) Porsche AG unmittelbar auf die Porsche SE wirkenden Risiken sind nunmehr, insbesondere nach Beendigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Porsche SE nicht mehr gegeben. Die Risiken aus den Beteiligungen treffen daher die Porsche SE nur noch indirekt in Form von Bewertungs-, Konsolidierungs-, Dividenden- und Haftungseffekten. Daneben bestehen Risiken aus der GLV und den damit verbundenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen sowie aus der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH.

Diesen strukturellen Veränderungen wird auch im Risikomanagement des Porsche SE Konzerns Rechnung getragen, welches aus drei autonom agierenden, aber dennoch integrierten Risikomanagement-Subsystemen besteht. Zwei dieser Subsysteme sind jeweils auf der Ebene der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG angesiedelt (wir verweisen hierzu auf den Abschnitt „Chancen und Risiken der wesentlichen Beteiligungen“). Die auf Ebene der Porsche Zwischenholding GmbH relevanten Risiken werden dabei vom Risikofrüherkennungssystem der Porsche AG abgedeckt, das diese Gesellschaft nach § 91 Abs. 2 AktG für den Porsche AG Konzern zu etablieren hat. Die Aufgabe der Subsysteme ist es, die jeweils aus der operativen Tätigkeit der beiden Beteiligungen resultierenden, bestandsgefährdenden Risiken zu identifizieren, zu steuern und zu überwachen. Damit sind beide Beteiligungen selbst für ihre dezentrale Risikohandhabung verantwortlich, gleichzeitig aber gehalten, die Porsche SE als Holdinggesellschaft frühzeitig über bestandsgefährdende Risiken zu informieren.

Das dritte Teilsystem, das Risikomanagement auf Ebene der Porsche SE, überwacht die direkten Risiken der Porsche SE als Einzelgesellschaft, die Risiken auf Ebene ihrer Tochtergesellschaften sowie in seiner Integrationsfunktion die mittelbar wirkenden Risiken aus den Beteiligungen. Die direkten Risiken der Porsche SE als Einzelgesellschaft beinhalten überwiegend finanzwirtschaftliche und rechtliche Risiken, wie sie für Holdinggesellschaften typisch sind.

Der mittelbaren Wirkung von Risiken aus den Beteiligungen wird durch die Integration der drei Subsysteme zu einem Konzern-Risikomanagementsystem Rechnung getragen. Durch regelmäßige Kommunikation, unter anderem in Form von Managementgesprächen, ist sichergestellt, dass die Porsche SE als Holdinggesellschaft unmittelbar über bestandsgefährdende Risiken informiert ist, falls sich diese in den Beteiligungsgesellschaften abzeichnen sollten.

Die Porsche SE trägt somit die Verantwortung zur Überwachung der bei ihr bestehenden Risiken und führt darüber hinaus die Erkenntnisse aus den bestehenden Risikofrüherkennungssystemen im

Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und Volkswagen Konzern zusammen. Sie stellt damit eine Aggregation, Konsolidierung, Überwachung und Steuerung von Risiken sicher. Die Ausgestaltung der Informationsflüsse und Entscheidungsgremien auf Konzernebene gewährleistet, dass der Vorstand der



Porsche SE stets über substantielle Risikotreiber informiert ist und potentielle Auswirkungen der identifizierten Risiken einschätzen kann, um geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. In Form regelmäßiger Berichte werden der Prüfungsausschuss und der gesamte Aufsichtsrat kontinuierlich über die Risikosituation unterrichtet.

Nach den Bewertungen der Abschlussprüfer erfüllen die Risikofrüherkennungssysteme auf Ebene der Porsche AG und der Volkswagen AG für den Porsche AG Konzern und den Volkswagen Konzern sowie das Risikofrüherkennungssystem, das die Porsche SE für den Porsche SE Konzern eingerichtet hat, die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Volkswagen Konzern unterliegt darüber hinaus regelmäßig Sonderprüfungen nach § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) sowie Kontrollen durch Verbandsprüfer.

### Einzelrisiken der Porsche SE

Aufgrund ihrer Ausrichtung als reine beteiligungsverwaltende Holdinggesellschaft weist die Porsche SE im Wesentlichen finanzwirtschaftliche und rechtliche Risikofelder auf. Das Management der finanzwirtschaftlichen Risiken erfolgt durch ein umfassendes Liquiditäts- und Finanzierungsmanagement, welches die zentrale Komponente des integrierten Risikofrüherkennungssystems bildet. Dabei ist die freie Liquidität eine wesentliche Finanz- und Risikokennzahl, die die Finanzierungs- und Beteiligungsstrategie verbindet und Gegenstand regelmäßiger Berichterstattungen ist.

### Kapital- und kreditmarktinduzierte Risiken

Ein laufendes Monitoring stellt sicher, dass der Vorstand frühzeitig über veränderte Rahmenbedingungen am Kredit- und Kapitalmarkt informiert ist und in der Folge adäquate Handlungs- und Risikotransfermaßnahmen erarbeitet und beschlossen werden können. Hierbei ist das Hauptaugenmerk einerseits auf die Liquidität der Märkte und andererseits auf die Entwicklung der Kapitalkosten im Vergleich zu Wettbewerbern gerichtet. Darüber hinaus ist das Verhältnis zu Kapitalgebern ein wesentlicher Aspekt strategischer Überlegungen und Risikoanalysen.

Durch die in 2009 abgeschlossene Refinanzierung der Porsche SE durch einen neuen Kredit mit einem Gesamtvolumen von bis zu 8,5 Milliarden Euro ist die Liquidität bis zum 30. Juni 2011 gesichert. Die Umsetzung der Finanzierungsstrategie umfasst auch die grundsätzliche Bestrebung, Zinsrisiken zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen weitgehend an Dritte zu transferieren. Dabei werden potentielle Risiken aus Zinskomponenten des Fremdkapitals der Porsche SE laufend vor dem Hintergrund der zu erwartenden Zinsentwicklung analysiert und gegebenenfalls auf Dritte verlagert.

### Liquiditätsrisiken

Die Liquiditätssituation des Porsche SE Konzerns hat sich, wie bereits im Abschnitt „Deutlich

verbesserte Liquiditätssituation“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ in diesem Lagebericht beschrieben, seit dem 31. Juli 2009 deutlich verbessert. Dies ist zum Einen auf den Wegfall von Verfügungsbeschränkungen in Bezug auf bestehende Tages- und Termingeldeinlagen von mehr als einer Milliarde Euro, die mit den verkauften Optionen in Zusammenhang standen, zurückzuführen. Zum Anderen flossen der Porsche SE im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung der Volkswagen AG bei der Porsche Zwischenholding GmbH, von der Porsche Zwischenholding GmbH weitergereicht, liquide Mittel in Höhe von 3,9 Milliarden Euro zu. Zuletzt wurde im Dezember 2009 mit einem Bankenkonsortium die Ablösung der im März 2009 abgeschlossenen Kreditlinie vereinbart. Für die Porsche SE beträgt der Gesamtkreditrahmen nunmehr 8,5 Milliarden Euro, von denen aktuell jedoch nur 7 Milliarden Euro genutzt werden.

Der Kredit ist durch die Verpfändung aller Aktien der Porsche SE an der Volkswagen AG besichert. Für den Fall, dass eine etwaige Verwertung der verpfändeten Aktien an der Volkswagen AG nicht zur Befriedigung der Banken ausreicht, wurde den Banken als weitere Sicherheit ein Pfandrecht an der 50,1 Prozent-Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH sowie ein Pfandrecht an den der Porsche SE im Fall der Ausübung der Call- oder Put-Option in Bezug auf die 50,1-prozentige Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH zustehenden Ansprüche eingeräumt. Die 50,1-prozentige Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH ist an einen Treuhänder sicherungsübereignet.

Die Höhe der liquiden Mittel der Porsche SE, ohne liquide Mittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, belief sich zum 31. Juli 2010 auf 0,9 Milliarden Euro. Darüber hinaus steht der Porsche SE grundsätzlich auch die oben erwähnte, aktuell ungenutzte Linie von 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung.

Für die Liquiditätssicherung auch über den 30. Juni 2011 hinaus ist es erforderlich, dass die für das erste Halbjahr 2011 geplante Kapitalerhöhung der Porsche SE bis zu diesem Zeitpunkt mit einem Emissionserlös von mindestens 2,5 Milliarden Euro durchgeführt wird. Über entsprechende Kapitalmaßnahmen soll durch die Hauptversammlung der Gesell-



schaft am 30. November 2010 entschieden werden. Gemäß den Bestimmungen des neuen Konsortialkredits über 8,5 Milliarden Euro ist die erste Tranche über 2,5 Milliarden Euro am 30. Juni 2011 zur Rückzahlung fällig. Der Konsortialkreditvertrag sieht vor, dass die für die Rückführung der ersten Tranche verwendeten Mittel nicht aus der Verwertung von Aktien der Volkswagen AG oder von Anteilen der Porsche Zwischenholding GmbH erzielt werden dürfen.



Der Schlussstein zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns, die Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG, wird nach Durchführung der Kapitalerhöhung angestrebt (wir verweisen diesbezüglich auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ in diesem Lagebericht). Sollten die Schritte zur Zusammenführung der Porsche SE mit der Volkswagen AG nicht wie geplant erfolgen, könnte bei der Porsche SE nach Rückführung der oben genannten ersten Tranche eine Restverschuldung verbleiben, die gegebenenfalls durch die Veräußerung von Anteilen an der Volkswagen AG abgebaut werden müsste.

### **Risiken aus Aktienoptionen mit Barausgleich**

Die Umsetzung der Beteiligungsstrategie an Volkswagen erfolgte zum Teil mittels auf Barausgleich gerichteter Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde ein Großteil dieser von der Porsche SE gehaltenen Optionen mit Vertrag vom 14. August 2009 zum bilanzierten Wert an die Qatar Holding LLC veräußert.

Darüber hinaus löste die Porsche SE im abgelaufenen Geschäftsjahr weitere auf Barausgleich gerichtete Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG auf. Die Porsche SE plant, die zum Bilanzstichtag verbleibenden noch gehaltenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die sich auf rund zwei Prozent der VW-Stammaktien beziehen, zu veräußern. Im Falle eines Rückgangs des Aktienkurses der VW Stammaktie und einem Verkauf bzw. einer Auflösung der Optionen besteht ein Liquiditätsrisiko für die Porsche SE. Vor dem Hintergrund der geringen Anzahl an Optionen wird dieses Risiko vom Vorstand als gering und nicht existenzgefährdend eingeschätzt.

### **Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen**

Im Rahmen des in 2009 neu abgeschlossenen Konsortialkredits wurden zwischen der Porsche SE und verschiedenen Banken finanzwirtschaftliche Kennzahlen vereinbart. Diese beziehen sich auf Ergebnis- und Aktiengrößen der Volkswagen AG. Zum 31. Juli 2010 wurden diese finanzwirtschaftlichen Kennzahlen erfüllt. Eine Überprüfung findet monatlich bzw. vierteljährlich statt. Ein Verstoß gegen die Kreditvereinbarungen liegt nur vor, wenn sämtliche finanzwirtschaftlichen Kennzahlen zugleich verletzt werden. In diesem Falle ist die Kündigung des Konsortialkredits durch das Bankenkonsortium möglich. Der Vorstand sieht derzeit keine Anzeichen dafür, dass diese Kennzahlen zukünftig nicht eingehalten werden.



### **Bewertungsrisiken**

Darüber hinaus resultieren für die Porsche SE potentielle Risiken aus der Werthaltigkeit der Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche Zwischenholding GmbH. Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs werden regelmäßig eigene Bewertungen erstellt sowie für die Beteiligung an der Volkswagen AG Analysteneinschätzungen beobachtet.

### **Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten**

Die Porsche SE sieht sich im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Risiken ausgesetzt, die aus den eingesetzten originären oder derivativen Finanzinstrumenten resultieren.

Zur Steuerung dieser Risiken wurden vom Vorstand der Gesellschaft Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken festgelegt, die vom Aufsichtsrat überwacht werden. Die implementierten Prozesse des Risikocollings regeln insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation im Porsche SE Konzern,

den Status der verbleibenden auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die Entwicklung des Zinsniveaus an den Kapitalmärkten sowie das Monitoring der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. Dabei werden die Risiken durch geeignete Informationssysteme identifiziert, analysiert und überwacht. Es dürfen nur Geschäfte in zugelassene Finanzinstrumente, nur mit freigegebenen Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden. Die in der Porsche SE und ihren verbleibenden Tochtergesellschaften verwendeten derivativen Finanzinstrumente werden insbesondere für Zwecke des Risikomanagements von Zins- und Aktienkursrisiken abgeschlossen bzw. stehen in Zusammenhang mit dem Verkauf der verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Ein Ausfall der Forderungen der Porsche SE, die zum überwiegenden Teil gegen Unternehmen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bestehen, könnte die Liquiditätssituation der Porsche SE negativ beeinflussen. Zudem ergeben sich durch die Anlage liquider Mittel ebenfalls Kontrahentenrisiken im Sinne von Ausfallrisiken der Gegenpartei, die jedoch im Falle der von der Porsche SE genutzten Termin- und Tagesgeldanlagen durch banktypische Sicherungssysteme gesichert sind. Darüber hinaus unterliegen die getätigten Geldanlagen Zinsänderungsrisiken.

Eine wesentliche Verschlechterung der Finanz- und Ertragslage des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns könnte zudem zu einer Abwertung der im Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen wesentlichen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG führen und das Ergebnis des Porsche SE Konzerns belasten. Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertminderungsbedarfs werden regelmäßig eigene Bewertungen erstellt sowie bezüglich der Beteiligung an der Volkswagen AG Analysteneinschätzungen beobachtet.

Aus der Bewertung der im Rahmen der GLV mit der Volkswagen AG wechselseitig eingeräumten Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbleibenden 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH besteht das Risiko zukünftiger Wertänderungen, die sich negativ auf die Ertragslage des Porsche SE Konzerns auswirken können. Wir verweisen für weitere Details auf unsere Ausführungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen in Anhangangabe [37] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Juli 2010. Der Basispreis der Optionen beträgt jeweils 3.883 Millionen Euro und unterliegt geringfügigen Anpassungen. Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde für den Fall der Ausübung der Put- bzw. Call-Option zudem ein Einbehaltmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart.

Auch die zum Bilanzstichtag von der Porsche SE gehaltenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die sich auf rund zwei Prozent der VW-Stammaktien beziehen, unterliegen Wertschwankungen, die sich negativ auf das Ergebnis und die Liquidität der Porsche SE auswirken können. Zudem ergibt sich, analog zu den anderen von der Porsche SE gehaltenen Finanzinstrumenten, ein Kontrahentenrisiko aus der Gefahr, dass der Vertragspartner seinen Verpflichtungen nicht oder nicht fristgerecht nachkommen kann. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Risiken aus Aktienoptionen mit Barausgleich“ in diesem Lagebericht.

Durch die variable Verzinsung eines großen Teils der Finanzverbindlichkeiten der Porsche SE sind die Zinszahlungen im Zeitablauf nicht vorhersehbaren Schwankungen unterworfen. Ein Anstieg des Zinsniveaus könnte sich negativ auf die Liquiditätssituation der Gesellschaft auswirken. Die Porsche SE begrenzt dieses Risiko teilweise über Zinssicherungsgeschäfte (Cap-Strukturen). Die im Zusammenhang mit der Zinssicherung aktivierten Beträge sind in Abhängigkeit von der Entwicklung des Zinsniveaus ebenfalls Wertschwankungen unterworfen. Darüber hinaus unterliegen auch die Zinssicherungsgeschäfte einem Kontrahentenrisiko.

Für die Risiken aus Financial Covenant-Regelungen im Zusammenhang mit dem in 2009 abgeschlossenen Konsortialkredit verweisen wir auf den Abschnitt „Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen“ in diesem Kapitel des Lageberichts.

Insgesamt schätzt der Vorstand der Porsche SE die sich aus der Verwendung von Finanzinstrumenten ergebenden Risiken als gering ein.

Für weitere Informationen zum Finanzrisikomanagement, zu den eingesetzten Finanzinstrumenten und den damit verbundenen Risiken verweisen wir zudem auf Anhangangabe [31] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Juli 2010.

### **Weitere Risiken im Zusammenhang mit der GLV und den damit verbundenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen**

Im Zuge der GLV und der hiermit in Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge hat die Porsche SE mit der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns verschiedene Vereinbarungen getroffen. Wir verweisen für weitere Erläuterungen auf unsere Ausführungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen in Anhangangabe [37] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Juli 2010. Der Vorstand der Gesellschaft schätzt das Risiko, dass die getroffenen Vereinbarungen wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben könnten, als gering ein.

### Rechtliche Risiken

Die Porsche SE und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar beteiligt ist, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Soweit übersehbar wurden zur Absicherung der hieraus entstehenden Risiken angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet. Nach Einschätzung des Unternehmens werden diese Risiken deshalb keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben. Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Die Staatsanwaltschaft ermittelt gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der Kursmanipulation. Die Porsche SE hat den Vorwurf geprüft und hierzu Gutachten von zwei Universitätsprofessoren mit besonderer Expertise im Kapitalmarktrecht eingeholt. Die Prüfung und die Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass keine Rechtsverstöße vorliegen. Die Ermittlungsverfahren wegen verspäteter Veröffentlichung einer Ad-hoc-Mitteilung und der unbefugten Weitergabe von Insiderinformationen in einem Fall wurden mangels Tatverdacht bereits eingestellt.

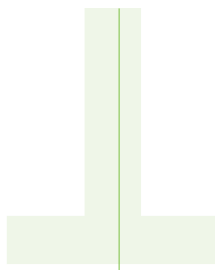
Am 25. Januar 2010 haben 17 Kläger eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE und deren frühere Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter beim United States District Court des Southern District of New York in den USA eingereicht. Am 29. April 2010 und 4. Juni 2010 wurde die Klage auf insgesamt 41 Kläger erweitert und eine Bezifferung des angeblichen Schadens auf mehr als zwei Milliarden USD vorgenommen. Am 21. Juli 2010 haben die Kläger auf Grund eines kurz zuvor ergangenen Urteils des US Supreme Court einen dritten Klageänderungsschriftsatz eingereicht. Obwohl alle 41 Kläger in dem zweiten Klageänderungsschriftsatz Ansprüche unter Berufung auf den U.S. Securities Exchange Act of 1934 geltend gemacht haben, haben sich im dritten Klageänderungsschriftsatz nur noch 16 Kläger auf diese Anspruchs-

grundlage berufen. Ebenfalls am 21. Juli 2010 haben sechs Kläger ihre Klage gegen sämtliche Beklagten zurückgenommen. Am 20. Mai 2010 wurde eine weitere Schadensersatzklage beim gleichen Gericht in New York eingereicht und ein Schaden in Höhe von „mehreren hundert Millionen USD“ geltend gemacht. Diese Klage wurde am 23. Juli 2010 abgeändert. In beiden Klagen wird unterstellt, dass die Maßnahmen der Porsche SE im Rahmen des Aufbaus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 zu einer Marktmanipulation und zu einem Wertpapierbetrug unter Verstoß gegen den U.S. Securities Exchange Act geführt haben. Porsche ist der Auffassung, dass beide Klagen unzulässig und unbegründet sind und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags entgegengetreten. In Deutschland haben institutionelle Investoren Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften gegen die Porsche SE beantragt. Die behaupteten Schadenersatzforderungen beziehen sich auf angeblich entgangenen Gewinn und werden von den Investoren insgesamt mit rund 2,5 Milliarden Euro beziffert. Die Porsche SE wird nicht in die Güteverfahren eintreten und hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet.

Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurde nach Einschätzung der Gesellschaft in ausreichendem Umfang Vorsorge getroffen.

### Steuerliche Risiken

Das Unternehmen hat im Rahmen von Aktienoptionsgeschäften auch Transaktionen getätigt, die nach Auffassung des Unternehmens zu steuerfreien Veräußerungsgewinnen und steuerlich wirksamen Verlusten führen. Zwischen dem Unternehmen und der Finanzverwaltung ist die steuerliche Behandlung der Aktienoptionsgeschäfte strittig. Die Finanzverwaltung hat die vom Unternehmen vertretene Auffassung nicht akzeptiert. Gegen die ablehnenden Entscheidungen der Finanzverwaltung hat die Porsche SE Rechtsbehelfe eingelegt. Die Finanzverwaltung hat auf Antrag die Aussetzung der Vollziehung der Nachforderungen bis zur endgültigen Entscheidung über die steuerliche Behandlung gewährt. Das Risiko in Bezug auf die



Ertragslage des Porsche SE Konzerns ist vollständig durch bestehende Rückstellungen abgedeckt. Es besteht ein maximales Liquiditätsrisiko in Höhe des zurückgestellten Betrags.

### **Chancen aus Synergiepotentialen**

Aus der operativen Zusammenarbeit des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns können die wesentlichen Beteiligungen der Porsche SE zukünftig weitere Synergien realisieren. Beide Konzerne arbeiten bereits seit zehn Jahren erfolgreich in dem so genannten Colorado-Projekt zusammen, bei dem eine Plattform für die Modelle Porsche Cayenne, VW Touareg und Audi Q7 entwickelt wurde. Dieses Projekt kann als Muster für neue Kooperationsprojekte dienen. Synergiepotentiale können sich bei der Konzeption weiterer gemeinsamer Plattformen sowie im Bereich neuer Technologien und bei der Elektrik und Elektronik ergeben. Darüber hinaus könnten durch die Vermeidung doppelter Investitionen die jährlichen Abschreibungen im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern vermindert und damit die der Porsche SE zuzurechnenden Ergebnisbeiträge positiv beeinflusst werden. Auch die gemeinsame Materialbeschaffung und Nutzung von Vertriebswegen kann sich positiv auf die Ergebnissituation beider Konzerne und damit auch auf das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen im Porsche SE Konzern auswirken.

## Chancen und Risiken der wesentlichen Beteiligungen

### Risikobericht des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

#### **Integriertes internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess**

Das für die Abschlüsse der Porsche Zwischenholding GmbH und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung von Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Einzelabschlusses der Porsche Zwischenholding GmbH und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts notwendig sind. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung minimieren.

Die Einzelabschlüsse der Porsche Zwischenholding GmbH und der Tochtergesellschaften werden nach dem jeweiligen Landesrecht erstellt, in einen Abschluss gemäß IFRS übergeleitet und an den Konzern übermittelt. Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern werden zentral die Entwicklungen der IFRS fortlaufend beobachtet, auf Relevanz untersucht und einheitliche, konzerninterne Vorgaben für die Umsetzung neuer Rechnungslegungsanforderungen definiert. Die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen geltenden Vorschriften wird durch die Konzernbilanzierungsrichtlinie gewährleistet. Auch die Bestandteile der durch die Konzerngesellschaften zu erstellenden Berichtspakete werden im Detail festgelegt und Anforderungen zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und der darauf aufbauenden Saldenabstimmung definiert.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Korrektur der durch Tochtergesellschaften vorgelegten Einzelab-

schlüsse unter Beachtung der von Abschlussprüfern vorgelegten Berichte und der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften, in denen sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch kritische Einzelsachverhalte der Tochtergesellschaften diskutiert werden.

Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbe- reiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die ebenso wie Plausibilitätskontrollen auch bei der Erstellung des Abschlusses der Porsche Zwischenholding GmbH Anwendung finden. Es ist Teil des Rechnungslegungsprozesses, dass bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen vollständig erkannt und entsprechend abgebildet werden. Zudem bestehen Autorisierungs- und Zugriffsregeln bei rechnungslegungsrelevanten IT-Systemen.

Das interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird laufend auf seine Angemessenheit überprüft und entsprechend weiterentwickelt.

#### **Risikomanagement gemäß KonTraG**

Entsprechend § 91 Abs. 2 AktG ist die Porsche Zwischenholding GmbH verpflichtet, ein Risikofrüherkennungssystem zu unterhalten. Die Risikolage und das Risikomanagement des Konzerns werden jedes Jahr gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) überprüft und dokumentiert. Die Dokumentation des Risikofrüherkennungssystems des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns, die gleichzeitig ein Bestandteil des Risikofrüherkennungssystems des Porsche SE Konzerns darstellt, wurde im Rahmen der Konzernabschlussprüfung der Porsche SE durch deren Abschlussprüfer auf Vollständigkeit und Angemessenheit hin beurteilt. Das Risikomanagement als operativer Bestandteil der Geschäftsprozesse soll Risiken frühzeitig identifizieren, deren Tragweite beurteilen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten.



### **Aktualisierung der Risikodokumentation**

Durch funktionspezifische Abfragen zu Risiken und Maßnahmen an im Vorfeld definierte Bereiche des Konzerns wird in angemessenen rollierenden Zeitabständen die potentielle Risikolage erfasst und aktualisiert. Jedes identifizierte Risiko wird unter Berücksichtigung der eingeleiteten Gegenmaßnahme mit einer qualitativen Eintrittswahrscheinlichkeit und einer relativen Schadenshöhe bewertet. Die fortlaufende Aktualisierung der Risikodokumentation wird zentral von der Abteilung Risikomanagement der Porsche AG in Abstimmung mit der Planung durchgeführt. Durch Rückfragen und Gespräche mit den betroffenen Bereichen werden die Risikomeldungen auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin überprüft.

Im Rahmen der Konzernabschlussprüfung der Porsche SE wurde die Wirksamkeit des Risikofrüherkennungssystems des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns auf Basis dieses Datenumfanges beurteilt. Die Beurteilung hat ergeben, dass das Porsche Risikofrüherkennungssystem die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG erfüllt.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt das betriebene Leasing- und Mietkaufgeschäft darüber hinaus dem aufsichtsrechtlichen Tatbestand des Finanzierungsleasings im Sinne von § 1 Abs. 1a Satz 2 Nr. 10 KWG. Im Rahmen der Meldepflicht für Leasinggesellschaften hat der Konzernbereich Finanzdienstleistungen bestimmte formale, qualitative und quantitative Anforderungen zu erfüllen. Die Umsetzung der Mindestanforderungen für das Risikomanagement wird in einem bereichsspezifischen Risikomanagement-Handbuch dokumentiert

und fortlaufend an die Gesetzesänderungen und -ergänzungen angepasst.

Die Einhaltung der ablauforganisatorischen Regelungen, Richtlinien und Anweisungen sowie Beschreibungen stellen interne Kontrollen durch den für dessen Bereich eingesetzten Risikobeauftragten sowie die Interne Revision sicher.

### **Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements**

Das Risikomanagement des Konzerns ist darauf ausgerichtet, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten Gegensteuerungsmaßnahmen eine den Fortbestand der Porsche Zwischenholding GmbH gefährdende Entwicklung zu vermeiden.

Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation und eingebettet in alle Geschäftsprozesse des Konzerns. Die Chancen und Risiken im Konzern werden in jährlichen Planungsrunden bewertet. Während des Jahres erfolgt über das Berichtssystem eine laufende Kontrolle. Abweichungen werden analysiert, erfasst und bei negativen Entwicklungen Gegenmaßnahmen eingeleitet. Darüber hinaus überwachen und dokumentieren die Abteilungen Risikomanagement und Interne Revision die Risiken und Frühwarnsysteme. Stellen sie neue oder geänderte Risiken fest, unterrichten sie die Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH bzw. den Vorstand der Porsche AG sofort und unterbreiten ihm Optimierungsvorschläge. Dieses Vorgehen erlaubt es, negative Entwicklungen zeitnah zu erkennen und sofortige Gegenmaßnahmen einzuleiten. Der Unternehmensleitung liegt über die dokumentierten Berichtswege jederzeit ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Nur überschaubare Risiken, die in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen, sind die Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern bereit einzugehen.

### Kontinuierliche Weiterentwicklung

Im Rahmen des Porsche Verbesserungsprozesses werden das Interne Kontrollsystem und Risikomanagementsystem ständig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen – zum Beispiel den Vorgaben des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) – gleichermaßen Bedeutung beigemessen. Ziele der Verbesserung der Systeme sind die fortlaufende Überwachung der relevanten Risikofelder einschließlich der verantwortlichen Abteilungen und die effizientere Gestaltung der Risikoprozesse.

### Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Weltwirtschaft hat sich noch nicht vollständig von den Auswirkungen der globalen Finanzkrise erholt. Belastet wird der Aufschwung beispielsweise durch die drohende Zahlungsunfähigkeit einiger Staaten. Experten warnen außerdem vor dem Platzen einer „Immobilienblase“ in China, die unter anderem zu Inflation führen könnte. Als global tätiger Konzern, für den China einen bedeutenden Absatzmarkt darstellt, kann auch Porsche dadurch in seiner Geschäftstätigkeit beeinträchtigt werden. Die gesamtwirtschaftliche Lage kann zur Kaufzurückhaltung der potentiellen Porsche Kunden führen. Wesentliche Risiken stellen weiterhin hohe Energie- und Rohstoffpreise, ein zunehmender Protektionismus sowie andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte dar. Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen sowie ein dauerhaft höherer Staatsinterventionismus können ebenfalls die internationalen Aktivitäten des Konzerns erheblich beeinträchtigen.



### Branchenrisiken

Als Folge der Finanzkrise haben sich in der Automobilbranche einige Risiken neu entwickelt oder erhöht. Eine geringere Kaufkraft der potentiellen Automobilkunden führt dazu, dass ein großer Teil der Automobilhersteller ihre Preise herabsetzen musste; kostenintensive Marketingmaßnahmen wurden durchgeführt, um sich gegen Wettbewerber zu behaupten. Auch Porsche musste auf einigen Märkten Kaufanreize anbieten, um den Absatz zu optimieren.

Die Automobilbranche steht im Rahmen der Umweltdebatte in Fokus. Der öffentliche Druck, den Verbrauch der Fahrzeuge zu reduzieren, ist groß. Dies kann Auswirkungen auf den Absatz haben. Einige Märkte drohen, Steuern oder Maut zu erheben, um Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Werte der Fahrzeuge zu reduzieren. Andere Märkte haben schon entsprechende Regelungen eingeführt. Porsche arbeitet stetig daran, die Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Werte der Fahrzeuge zu verbessern, um bestehende Regelungen oder potentielle Neuregelungen zu erfüllen. Um die Nachfrage und den Absatz nicht zu beeinträchtigen, werden verbrauchsreduzierte Antriebe wie der Hybridantrieb für den Cayenne angeboten.



### Risiken aus der betrieblichen Tätigkeit

Risiken lassen sich niemals vollständig ausschließen. Ereignisse 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 Statistik zeigt, dass Elementarschäden wie Sturm, Hagel oder Erdbeben häufiger als bisher vorkommen. Um derartige Risiken und daraus resultierende nachhaltige Produktionsstörungen zu verringern, besteht im Konzern ein Notfallteam, das schnell und koordiniert eingreift, um das Schadensszenario zu begrenzen. Jeder Schadensfall führt zu neuen Erkenntnissen. Sofern diese für eine Prozessoptimierung sprechen, erfolgt eine detaillierte Bewertung und gegebenenfalls eine zeitnahe Implementierung in die Gefahrenabwehrorganisation.



### Nachfrageabhängige Risiken

Nachfrage und Absatz werden auch durch das wirtschaftliche Umfeld beeinflusst. Durch intensive lokale Marktbeobachtungen und Frühwarnindikatoren erkennt der Konzern rechtzeitig einen möglichen Absatzrückgang. Der allgemeine Abwärtstrend bei der Nachfrage höherwertiger Fahrzeuge infolge der Finanzkrise hat Porsche ebenso getroffen wie die Wettbewerber. Durch Umschichtungen zwischen Absatzmärkten sowie länderspezifische Absatzförderungsprogramme wird dem Absatzrückgang entgegnet. Trotz dieser Maßnahmen musste Porsche im Berichtszeitraum Kurzarbeit in der Produktion in Zuffenhausen einführen.

Die Handelsorganisation erhält Zahlungsziele eingeräumt, wobei der einzelne Empfänger zuvor eine positive Bewertung hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erfahren haben muss, die im Rahmen eines Kreditausschusses regelmäßig überprüft wird. Durch die Diversifizierung und die aktive Risiko-steuerung, wie zum Beispiel die Einholung von bankenüblichen Sicherheiten und Informationen sowie das tägliche Monitoring, wird das Ausfallrisiko für den Konzern ebenfalls reduziert.

### Beschaffungsrisiken

Die Rohstoff- und Rohölpreise bleiben weiterhin volatil, gleichzeitig beeinflussen sie die Produktionskosten. Um die Materialkosten der Porsche AG vorausschauend planen zu können und die Verfügbarkeit der benötigten Rohstoffe zu sichern, werden die Rohstoffmärkte permanent überwacht und analysiert. Ferner wird durch langfristige Lieferantenverträge das Verfügbarkeitsrisiko und das Preisänderungsrisiko reduziert.

### Risiken aus Finanzinstrumenten

Der Konzern sieht sich im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit Risiken ausgesetzt, die aus den eingesetzten originären oder derivativen Finanzinstrumenten resultieren. Vorrangiges Ziel des Einsatzes von Finanzinstrumenten ist die Begrenzung finanzieller

Risikopositionen für den Bestand und die Ertragskraft des Konzerns. Zur Steuerung dieser Risiken hat der Konzern Richtlinien festgelegt, die sicherstellen, dass nur Geschäfte mit im Vorhinein bewilligten Finanzinstrumenten, nur mit bewilligten Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt.

Um den Konzern vor Währungsrisiken zu schützen, senkt die Treasury-Abteilung auf Grundlage der geplanten Absatzzahlen diese Risiken durch den Einsatz von Kurssicherungsgeschäften. Für Termingeschäfte und Optionen greift das Unternehmen auf große internationale Finanzpartner zurück, wobei die Zusammenarbeit nach einheitlichen Richtlinien erfolgt und einer fortlaufenden Überwachung unterliegt. Zinsinstrumente, wie Zinsswaps oder Optionen, werden eingesetzt, um die Zinsrisiken zu begrenzen. Bei den zu Sicherungszwecken eingegangenen Finanzinstrumenten kommen zu den Ausfallrisiken der Kontrahenten noch bilanzielle Risiken hinzu. Diese Risiken einer Auswirkung auf die Darstellung der Ertragslage in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzt.

Die Ausfallrisiken im Forderungsbereich werden durch ein intensives Forderungsmanagementsystem reduziert.

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität entstehen weitere Kontrahentenrisiken. Ein teilweiser oder sogar vollständiger Ausfall eines Kontrahenten bei seiner Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital hätte einen negativen Einfluss auf die Liquidität und damit auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Diesen Ausfallrisiken begegnet der Konzern durch die Anwendung klar definierter Richtlinien, die ebenfalls sicherstellen, dass nur bewilligte Finanzinstrumente mit bewilligten Kontrahenten zum Einsatz kommen.

### **Liquiditätsrisiken**

Eine Politik größtmöglicher finanzieller Absicherung wird auch bei der Liquiditätsvorsorge betrieben. Zur Sicherstellung der Liquidität hat die Porsche AG eine syndizierte Kreditlinie mit einem Bankenkonso-

tium verhandelt. Im Zusammenhang mit der Kreditvereinbarung wurde mit den involvierten Banken vereinbart, dass der Konzern zwei finanzwirtschaftliche Kennzahlen liefern und einhalten wird. Der Konzern hat diese Kennzahlen, die sich vorrangig auf ein rollierendes 12-Monats-EBITDA (Ergebnis vor Steuern, Finanzergebnis und Abschreibungen) im Verhältnis zur Nettoverschuldung des Automobilbereichs des Konzerns beziehen, in diesem Geschäftsjahr erfüllt. Eine konzerninterne Überprüfung findet monatlich und eine Berichterstattung an das Bankenkonsortium vierteljährlich statt. Ein Verstoß gegen die Kreditvereinbarungen liegt vor, wenn eine der Kennzahlen verletzt wird. In diesem Falle ist die Kündigung und sofortige Fälligestellung des Konsortialkredits durch das Bankenkonsortium möglich. Das Risiko der Nichteinhaltung der Kennzahlen schätzt der Vorstand der Porsche AG als gering ein.

In der ersten Jahreshälfte 2011 werden Anleihen in Höhe von rund 1,15 Milliarden Euro fällig. Der Vorstand der Porsche AG ist sich sicher, diese entsprechend refinanzieren zu können.

### **Restwert- und Kreditrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft**

Das Leasinggeschäft begründet für den Konzern in einigen Märkten das Risiko, dass sich die Fahrzeuge nach Beendigung der Leasingverträge nicht mit dem geplanten Preis verkaufen lassen. Diesem Restwertrisiko begegnet man durch laufende Überwachung der geplanten Restwertentwicklungen in den lokalen Märkten und entsprechende Risikovorsorgen. Um das Ausfallrisiko aus dem Fahrzeugfinanzierungsprogramm zu Gunsten der Händler gering zu halten, werden die an dem Programm teilnehmenden Händler sorgfältig bewertet, so dass die Höhe der Finanzierung, die zu fordernden Sicherheiten sowie die Laufzeit angemessen sind. Der Forderungsbestand erfährt eine regelmäßige Überwachung, und bei auffälligen Händlern kommen sofort Sicherheitsmaßnahmen zum Einsatz. Trotz der Finanzkrise sind die Kreditausfälle nur in einem moderaten Maße angestiegen, da der Konzern traditionell eine fundierte Ankaufspolitik anwendet, die anhand eines soliden und ständig weiterentwickelten Scoring-Modells unterstützt wird.



### Entwicklungsrisiken

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

### IT-Risiken

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

Um Produktionsverzögerungen zu minimieren, existiert im Konzern 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.

### Personalrisiken

Ein positives Image ist bei jedem Unternehmen wesentlich. Die Kommunikationsstrategie des Konzerns 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 der Konzern durch attraktive Anstellungsbedingungen und Weiterbildungsprogramme.

### Rechtliche Risiken

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

### Qualitätsrisiken

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 Risikomanagementsystem des Konzerns

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 frühzeitig 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.

Die weltweite Finanzkrise traf auch die Zulieferindustrie, sie führte zu Insolvenzgefahr und vereinzelt zur Insolvenz von Lieferanten. Durch regelmäßige Auditierung der Lieferanten versucht der Konzern, eine Insolvenzgefahr frühzeitig zu erkennen, um durch geeignete Maßnahmen einem möglichen Lieferstopp infolge einer Insolvenz entgegen zu wirken. In einem für derartige Fälle interdisziplinär besetzten Lenkungskreis wird bewertet, ob Ersatzlieferanten rechtzeitig eingebunden werden können oder durch finanzielle Stützungsmaßnahmen die Teilebelieferung gesichert werden kann.

Nicht nur bei der Produktion, sondern auch bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge werden die hohen Qualitätsziele des Konzerns umgesetzt. Dabei wird sichergestellt, dass alle technischen und qualitativen Anforderungen berücksichtigt und erreicht werden. Gewährleistungs- und Produkthaftansprüche sowie Rückrufaktionen können erhebliche Kosten verursachen. Qualitätssichernd wirken dabei die im Konzern eingesetzten Quality-Gate-Systeme. Dieses ressortübergreifende Projekt-Steuerungsinstrument bewirkt, 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. Unterhalb der Quality-Gates gibt es für die relevantesten Meilensteine zur Steuerung der Entwicklungsprozesse so genannte Entwicklungs-Gates. Ziel ist es, die kritischen Themen in der Entwicklung frühzeitiger (zwischen den Quality-Gates) zu erkennen und in ihren Konsequenzen eingrenzen zu 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.

### Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die G8-Staaten und die Gruppe der 16 größten Industrie- und Schwellenländer (Major Economies Forum, MEF) haben in L'Aquila, Italien, das 2-Grad-Ziel anerkannt, um die fortschreitende Klimaerwärmung einzudämmen. Dies bedeutet, dass der Forderung des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC), die weltweiten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 50 Prozent gegenüber dem Wert von 1990 zu reduzieren, zugestimmt wurde. Den Analysen der Internationalen Energieagentur sowie des IPCC zufolge ist dieses Ziel nur durch eine Minderung von Treibhausgasemissionen in allen Sektoren – Energieerzeugung, Industrie, Haushalte, Landwirtschaft und Verkehr – zu erreichen. Entsprechende politische Regulierungen wurden in verschiedenen Ländern zum Teil schon auf den Weg gebracht. Es ist zu erwarten, dass diese in Zukunft weltweit weiter verschärft werden. Der Konzern ist davon sowohl mit seinen Produktionsstätten als auch mit seinen Produkten betroffen, insbesondere über Vor-



gaben zur Energieeffizienz und einer Verteuerung von Energie im Allgemeinen. Den möglichen Folgen entgegen der Konzern mit einem Ressourcen- und Energiemanagement im Rahmen seines Umweltmanagementsystems sowie speziellen Arbeitskreisen zum Thema Energiemanagement.

Die EU-Kommission hatte im April 2009 festgeschrieben, dass der Mittelwert der gesamten europäischen Neufahrzeugflotte im Zeitraum von 2012/2015 bis 2020 eine CO<sub>2</sub>-Emission von 130 g/km nicht überschreiten darf. Weitere zehn Gramm sollen durch ergänzende Maßnahmen wie die Verwendung von Biokraftstoffen, Leichtlaufreifen, effektiven Klimaanlageanlagen sowie durch andere technische Verbesserungen erreicht werden.

Damit Unternehmen wie der Porsche Zwischenholding GmbH und ihren Tochtergesellschaften, mit einem sehr speziellen Fahrzeugangebot und einer kleinen Produktion, nicht die wirtschaftliche Grundlage entzogen wird, besteht zudem die Möglichkeit, eine Sonderregelung zu beantragen. So können Anbieter von 10.000 bis 300.000 Fahrzeugen pro Jahr eine Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 25 Prozent vereinbaren. Als Berechnungsbasis werden die Werte der Fahrzeuge aus dem Jahr 2007 zugrunde gelegt.

Die neue CO<sub>2</sub>-Regelung der Europäischen Union soll bis 2020 gelten; danach droht eine weitere Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte. Angepeilt wird an Stelle der 130 g/km ein europäischer Gesamtflottenwert von 95 g/km, was eine weitere Reduktion des Kraftstoffverbrauchs von mehr als 25 Prozent bedeuten würde. Die neue Regelung würde wesentliche Auswirkungen auf die Produktvielfalt, die Segmentverteilung und die Ertragslage im europäischen Markt haben. Auch in den USA werden die Grenzwerte für den Verbrauch und damit auch die CO<sub>2</sub>-Werte reduziert. Porsche hat als Kleinserienhersteller bis 2016 eine Ausnahmeregelung erhalten, nach der Porsche Fahrzeuge 25 Prozent mehr verbrauchen dürfen als Produkte anderer (Massen-)Hersteller.

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern sieht sich aufgrund seiner führenden Technologien und Produkte den künftigen Herausforderungen bestens gewappnet.

### **Sonstige Einflüsse**

Über die zuvor beschriebenen Risiken hinaus bestehen Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer beherrschbar sind. Sie können im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen Naturkatastrophen, Epidemien und Terroranschläge.

### **Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns**

Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern sind insgesamt nach den derzeit bekannten Informationen keine Entwicklungen festgestellt, die bestandsgefährdend sein könnten oder geeignet sind, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen. Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken, deren Beherrschung das Risikomanagementsystem gewährleistet.

### **Risikobericht des Volkswagen Konzerns**

#### **Integriertes Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess**

Das für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns maßgebliche rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll- und Risikomanagement-System umfasst Maßnahmen, die eine vollständige, richtige und zeitnahe Übermittlung solcher Informationen gewährleisten sollen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des Konzernlageberichts notwendig sind. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung minimieren.

### **Wesentliche Merkmale des integrierten Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess**

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. In einigen Fällen werden Aufgaben des Rechnungswesens von einzelnen Tochtergesellschaften an Dienstleister vergeben. Die Einzelabschlüsse der Volkswagen AG und der Tochtergesellschaften werden nach dem jeweiligen Landesrecht erstellt, in einen Abschluss gemäß IFRS übergeleitet und grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen geltenden Vorschriften wird durch die Konzernbilanzierungsrichtlinie gewährleistet. Durch diese und weitere konzernweite Bilanzierungsvorschriften werden zusätzlich zu den Regelungen für den HGB-Abschluss der Volkswagen AG konkrete formale Anforderungen auch an den Konzernabschluss nach IFRS gestellt. Hierzu zählen insbesondere Konkretisierungen zur Anwendung von gesetzlichen Vorschriften sowie die Festlegung des Konsolidierungskreises für den Konzernabschluss. Auch die Bestandteile der durch die Konzerngesellschaften zu erstellenden Berichtspakete werden im Detail festgelegt und Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und der darauf aufbauenden Saldenabstimmung definiert.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Korrektur der durch Tochtergesellschaften vorgelegten Einzelabschlüsse unter Beachtung der von Abschlussprüfern vorgelegten Berichte und der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften, in denen sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch kritische Einzelsachverhalte der Tochtergesellschaften diskutiert werden. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die ebenso wie Plausibilitätskontrollen auch bei der Erstellung des Abschlusses der Volkswagen AG Anwendung finden.



Zudem wird das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem von der Konzern-Revision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

### **Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem**

Seit Februar 2009 wird im Konzern-Rechnungswesen mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) ein neues System eingesetzt, das zurzeit um Planungsfunktionalitäten erweitert wird. Das Ziel des Gesamtprojekts ist, ein leistungsstarkes integriertes Konzernsystem zu schaffen, mit dem sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch zukunftsgerichtete Daten des Controllings konsolidiert und analysiert werden können. Durch eine zentrale Stammdatenpflege, ein vereinheitlichtes Berichtswesen und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen wird eine zukunftssichere technische Plattform geschaffen, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren werden. Zur Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die Vollständigkeitsüberprüfung des angelieferten Datenmaterials sowie inhaltliche Plausibilitätsüberprüfungen zwischen Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zum Gegenstand hat. Zur Durchführung von weiteren Plausibilitätskontrollen unterstützt VoKUs Wesentlichkeitsanalysen und Screenings hinsichtlich Auffälligkeiten im Datenmaterial.

### **Risikomanagement gemäß KonTraG**

Die Risikolage des Unternehmens wird jährlich gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) dokumentiert. Diese Dokumentation wird vom Abschlussprüfer auf ihre Angemessenheit hin beurteilt. Das Risikomanagement als operativer Bestandteil der Geschäftsprozesse soll Risiken zeitnah identifizieren, deren Ausmaß beurteilen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten. Die seit dem 22. Juli 2008 im Volkswagen Konzern konsolidierte Marke Scania ist aufgrund von Gegebenheiten des schwedischen Gesellschaftsrechts derzeit nicht in das Risikomanagement-System des Volkswagen Konzerns integriert. Laut dem Corporate Governance Report von Scania sind Risikomanagement und Risikobewertung integrale Bestandteile der Unternehmensführung. Risikofelder werden dort innerhalb der finanziellen Berichterstattung durch das Controlling behandelt und bewertet.

### **Aktualisierung der Risikodokumentation**

Standardisierte Anfragen zur Risikosituation werden jährlich sowohl an die Risikobeauftragten der einzelnen Funktionsbereiche als auch an die Vorstände und Geschäftsführer der Beteiligungsgesellschaften gerichtet. Anhand der Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert. Dabei werden jedem identifizierten Risiko die qualitative Eintrittswahrscheinlichkeit und die relative Schadenshöhe zugeordnet sowie für jede Risikokategorie geeignete Maßnahmen in Form von Richtlinien und Organisationsanweisungen vorgegeben, um dem jeweiligen Risiko zu begegnen. Die fortlaufende Aktualisierung der Risikodokumentation wird zentral vom Konzern-Controlling in Abstimmung mit der Konzern-Revision koordiniert. Die Risikomeldungen werden stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Federführung der Abschlussprüfer auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG hat die Wirksamkeit des Risikofrüherkennungssystems des Volkswagen Konzerns auf Basis dieses Datenumfanges beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden und ihnen Maßnahmen und Regelungen vollstän-

dig und angemessen zugeordnet sind. Damit entspricht die Volkswagen AG den Anforderungen des KonTraG. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus regelmäßigen Sonderprüfungen nach § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) sowie Kontrollen durch Verbandsprüfer.

Die ablauforganisatorischen Regelungen, Richtlinien und Anweisungen sowie Beschreibungen sind systematisch niedergelegt und zum größten Teil online verfügbar. Die Einhaltung dieser Regelungen stellen interne Kontrollen durch die Leiter der Organisationseinheiten Konzern-Revision, Qualitätssicherung, Konzern-Treasury sowie Marken- und Konzern-Controlling sicher.

### **Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements**

Das Risikomanagement des Volkswagen Konzerns ist darauf ausgerichtet, potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten Gegensteuerungsmaßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation und eingebettet in die täglichen Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein potenzielles Risiko bergen, werden dezentral in den Geschäftsbereichen sowie in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet und in ihren Auswirkungen bewertet sowie zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Diese Ergebnisse des Risikomanagements begleiten laufend die Planungs- und Kontrollrechnungen. In den Planungsrunden vereinbarte Zielvorgaben unterliegen innerhalb von revolvierenden monatlichen Planungsüberarbeitungen einer permanenten Überprüfung.

In gleicher Weise fließen die Auswirkungen der Risikobewältigungsmaßnahmen zeitnah in die Vorausschau ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege jederzeit ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Überschaubare Risiken, die in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen, ist der Volkswagen Konzern bereit einzugehen.

### **Kontinuierliche Weiterentwicklung**

Im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserungsprozesse werden das Interne Kontrollsystem und das Risikomanagement-System des Volkswagen Konzerns ständig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen – zum Beispiel den Vorgaben des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) – gleichermaßen Bedeutung zugeteilt. Ziel der Verbesserung der Systeme ist die fortlaufende Überwachung der relevanten Risikofelder einschließlich der verantwortlichen Organisationseinheiten. Dabei steht die Überprüfung der Wirksamkeit der identifizierten Steuerungs- und Überwachungsinstrumente im Fokus. Diese Konzeption mündet in eine sowohl zyklische als auch ereignisorientierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

### **Gesamtwirtschaftliche Risiken**

Ebenso wie im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern besteht auch im Volkswagen Konzern das Hauptrisiko für die mittelfristige Entwicklung der Weltwirtschaft in einer längeren Phase schwachen Wachstums. Erhebliche Risiken resultieren auch aus der weiterhin angespannten Situation an den Finanzmärkten, den nicht ausgelasteten Produktionskapazitäten und der sich nur allmählich verbessernden Situation auf den internationalen Arbeitsmärkten. Wesentliche Risiken sind weiterhin hohe Energie- und Rohstoffpreise, zunehmender Protektionismus sowie andauernde hohe außenwirtschaftliche Ungleichgewichte. Auch Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen sowie ein dauerhaft höherer Staatsinterventionismus können die internationalen Aktivitäten des Volkswagen Konzerns erheblich beeinträchtigen.

### **Branchenrisiken**

Entscheidend für das Wachstum der weltweiten Pkw-Nachfrage sind vor allem die Märkte in Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa. In einigen Ländern dieser Regionen existieren jedoch hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen an die lokale Fertigung, die eine Erhöhung des Absatzvolumens erschweren. Die hohe Marktabdeckung auf den wichtigsten etablierten Märkten birgt Risiken, die vor allem das Preisniveau betreffen. So setzen insbesondere massive Preisnachlässe, die vor allem auf dem Automobilmarkt in den USA, aber auch in Westeuropa und China zur Absatzförderung genutzt werden, die gesamte Branche anhaltend unter Druck. Als Anbieter von Volumenmodellen wäre der Volkswagen Konzern von einer weiteren Verstärkung der Kaufanreize anderer Hersteller besonders betroffen.

Im Bereich der Gütertransportleistungen besteht das Risiko der Verlagerung von Transportumfängen vom Nutzfahrzeug auf andere Verkehrsmittel.

Der größte Teil der Fahrzeugverkäufe des Volkswagen Konzerns entfällt auf Westeuropa. Deshalb würde ein anhaltender Nachfragerückgang oder ein Preisverfall in dieser Region in besonderem Maße zu Belastungen führen. Diesem Risiko begegnet der Volkswagen Konzern mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik. Außerhalb Westeuropas ist das Auslieferungsvolumen jedoch insgesamt breit gestreut und umfasst die Märkte Nordamerika, Südamerika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern in zahlreichen bestehenden und aufstrebenden Märkten eine führende Position inne oder strebt diese an. Strategische Partnerschaften eröffnen zudem die Möglichkeit, regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung werden unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen unter Berücksichtigung bankenaufsichtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG vergeben.



Infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise hat sich das Geschäftsklima für die Handels- und Vertriebsgesellschaften des Volkswagen Konzerns erheblich verschlechtert. Insbesondere die Finanzierung der Geschäftstätigkeit dieser Gesellschaften über Bankkredite ist deutlich teurer und schwieriger geworden. Mit einem konzerneigenen Unterstützungsangebot, das den Händlern und Autohäusern über die Finanzdienstleistungsgesellschaften des Konzerns attraktive Finanzierungskonditionen gewährt, wird das Risiko der Insolvenz dieser Betriebe minimiert. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern ein Risikomanagement installiert, um Liquiditätsengpässe, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig zu erkennen und ihnen entgegenzuwirken.

Im Hinblick auf die mögliche Änderung der Gruppenfreistellungsverordnung für Verkauf und Kundendienst werden weitere Vorkehrungen getroffen, um die Chancen, die sich daraus ergeben, zu nutzen und möglichen Risiken zu begegnen.

Die Europäische Kommission plant, den Designschutz für sichtbare Fahrzeugteile aufzuheben. Sollte das Vorhaben tatsächlich umgesetzt werden, könnte sich dies negativ auf das Originalteilegeschäft des Volkswagen Konzerns auswirken.

### **Risiken aus Forschung und Entwicklung**

Dem Risiko, die Kundenbedürfnisse bei der Entwicklung unzureichend zu berücksichtigen, begegnet der Volkswagen Konzern mit umfangreichen Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten. Dadurch wird sichergestellt, dass Trends frühzeitig erkannt werden und dass ihre Relevanz für die Kunden rechtzeitig überprüft wird.

Darüber hinaus besteht das Risiko, dass Produkte oder Module nicht im geplanten Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können. Um dies zu vermeiden, wird fortlaufend und systematisch der Fortschritt sämtlicher Projekte überprüft und die Ergebnisse mit den Zielvorgaben abgeglichen. Hierdurch können im Falle von Abweichungen rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Die



Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche wird darüber hinaus durch eine übergreifende Projektorganisation unterstützt. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, individuelle Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess einzubringen und ihre Umsetzung rechtzeitig zu planen.

Aufgrund des breiten Spektrums der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ist der Volkswagen Konzern einer Risikokonzentration auf bestimmte Patente oder Lizenzen nicht ausgesetzt.

### **Risiken aus der Beschaffung**

Die Versorgungssituation an den Rohstoffmärkten hat sich wegen der krisenbedingt rückläufigen Nachfrage zu Beginn des Jahres 2009 deutlich entspannt. Die strategische Auswahl der Lieferanten hat in dieser Marktphase zu neuen Vertragsabschlüssen geführt. Volkswagen beobachtet das Marktumfeld und die Marktentwicklung weiterhin mit großer Aufmerksamkeit, um im Bedarfsfall frühzeitig reagieren zu können. Des Weiteren wird intensiv daran gearbeitet, den Materialeinsatz zu reduzieren und die Materialnutzungsgrade zu erhöhen. Ebenso konsequent werden Leichtbaustrategien verfolgt, zum Beispiel die Substitution bewährter Werkstoffe durch anwendungsspezifisch optimierte Alternativen.

Der Absatzrückgang während der weltweiten Wirtschaftskrise hat die Konsolidierungsaktivitäten in der internationalen Zulieferindustrie weiter verschärft. Dieser Situation hat die Volkswagen AG rechtzeitig durch den Auf- und Ausbau eines umfassenden Risikomanagements in der Beschaffung Rechnung getragen und dabei einen besonderen Schwerpunkt auf die Risikoprävention gelegt. Das Risikomanagement beobachtet kontinuierlich die Entwicklung der wirtschaftlichen Stabilität der Lieferanten. Deuten sich hier Fehlentwicklungen an, werden Maßnahmen eingeleitet, um die Versorgung sicherzustellen und weitere Risiken zu reduzieren. Durch eine kontinuierliche Risikoklassifizierung und Risikobeobachtung konnten Versorgungsrisiken aufgrund von Lieferantenausfällen bisher vermieden werden.

### **Nachfrageabhängige Produktionsrisiken**

Die Unruhe an den weltweiten Pkw-Märkten, die aus dem Einbruch der Weltwirtschaft resultierte, führte an den Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns zu erheblichen Stückzahlschwankungen einzelner Fahrzeugmodelle. Wegen der instabilen Absatzmärkte sind Prognosen in Bezug auf Einbauraten von Ausstattungsmerkmalen beziehungsweise Komponenten zunehmend risikobehaftet. Diesem Risiko begegnet der Volkswagen Konzern durch die situationsgerechte Anwendung umfangreicher Flexibilitätsmaßnahmen im Rahmen der bestehenden Arbeitszeitmodelle. Im Zusammenspiel mit dem intelligenten Drehscheibenkonzept und den höchst flexiblen Lieferanten ist der Volkswagen Konzern zuversichtlich, das Programm seiner Fahrzeug- und Komponentenwerke bestmöglich an die volatilen Marktverhältnisse anpassen zu können. Wirtschaftliche Risiken, die sich aus Unterbrechungen der Produktion ergeben können, sind durch entsprechende Versicherungsverträge abgesichert. Durch regelmäßige, vorbeugende Wartungsmaßnahmen stellt Volkswagen eine hohe Anlagenverfügbarkeit und damit eine stabile Ausbringung sicher.

### **Risiken aus Nachfrageveränderungen**

Das Nachfrageverhalten der Konsumenten ist nicht nur von realen Einflussgrößen wie dem verfügbaren Einkommen, sondern auch in hohem Maße von nicht planbaren psychologischen Faktoren abhängig. So können steigende Kraftstoff- und Energiepreise – verbunden mit der Unsicherheit über die künftige Besteuerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen – zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, die durch Medienberichte noch verschärft werden kann. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat deutlich negative Auswirkungen auf die globale wirtschaftliche Entwicklung und damit auf die gesamte Automobilindustrie. Viele Automobilmärkte sind in eine zum Teil dramatische Abwärtsspirale geraten, andere konnten nur durch staatliche Eingriffe gestützt werden. Nach dem Auslaufen der Förderprogramme vieler Regierungen besteht insbesondere in gesättigten Märkten wie Nordamerika und Westeuropa das Risiko einer verlängerten Haltedauer der Fahrzeuge und eines damit einhergehenden Rückgangs der Nachfrage. Mit seiner attraktiven Modellpalette und einer intensiven Kundenorientierung wirkt der Volkswagen Konzern dieser Kaufzurückhaltung entgegen.

Eine CO<sub>2</sub>-basierte Kraftfahrzeugsteuer, die bereits in einigen europäischen Ländern ausgestaltet ist, sowie hohe Öl- und Energiepreise können darüber hinaus dazu führen, dass sich die Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren verschiebt und dadurch das finanzielle Ergebnis des Konzerns beeinträchtigt. Diesem Risiko tritt der Volkswagen Konzern mit der Entwicklung verbrauchsgünstiger Fahrzeuge und alternativer Kraftstoffe im Rahmen seiner Kraftstoff- und Antriebsstrategie entgegen.

In den stark wachsenden Märkten in Asien und Osteuropa können außerdem Risiken durch staatliche Eingriffe entstehen, die den privaten Verbrauch durch restriktive Kreditvergaben oder Steuererhöhungen beeinträchtigen.

### Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Das Großkundengeschäft ist weiterhin durch eine zunehmende Konzentration und Internationalisierung gekennzeichnet. Aufgrund seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung hat der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft in Europa weiter ausgebaut. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.



### Qualitätsrisiken

Durch den kontinuierlich steigenden Wettbewerbsdruck kommt der Produktqualität eine immer größere Bedeutung zu. Darüber hinaus stellen die stetig wachsende Komplexität der Fahrzeuge und die Etablierung neuer Antriebstechnologien die Qualitätssicherung vor neue Herausforderungen. Möglichen Risiken aus Qualitätsmängeln begegnet der Volkswagen Konzern bereits in der Konzept- und Entwicklungsphase für neue Fahrzeuge, indem fortlaufend neue Kompetenzen und weitgehende Absicherungsmechanismen entwickelt werden. Die Qualitätssicherung gewährleistet so, dass Kundenerwartungen bereits in die Konzeption neuer Fahrzeuge einfließen und Erfahrungen aus der Praxis gezielt in den Entwicklungsprozess eingebracht werden. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit allen Geschäftsbereichen und den Lieferanten.

### Personalrisiken

Die individuellen Fähigkeiten und das Wissen der Belegschaft tragen wesentlich zum Erfolg des Volkswagen Konzerns bei. Mit dem Bestreben, auf allen Ebenen des Unternehmens Top-Arbeitgeber der Automobilindustrie zu werden, verbessert sich für Volkswagen die Perspektive, die besten Talente ins Unternehmen zu holen und dort dauerhaft zu halten.

Die strategisch ausgerichtete und ganzheitlich angelegte Personalentwicklung eröffnet allen Mitarbeitern attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen. Dabei spielt die Stärkung der Fachkompetenz in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens eine besondere Rolle. Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnet der Volkswagen Konzern durch intensive und fachbereichsspezifische Qualifizierung. Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung wird mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund dafür gesorgt, dass hochqualifizierter Nachwuchs im eigenen Haus heranwächst. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern den konzerninternen Senior-Experten-Einsatz aufgebaut und stellt damit den Transfer des wertvollen Erfahrungswissens ausscheidender Mitarbeiter sicher.

### Umweltschutzrechtliche Auflagen

Mit Inkrafttreten der neuen Energieeinsparverordnung (EnEV 2009) zum 1. Oktober 2009 in Deutschland soll die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele unterstützt werden. Die Verordnung soll wirtschaftlich nutzbare Potenziale im Gebäudebereich erschließen und damit die Energieeffizienz verbessern. Hierzu werden die energetischen Anforderungen an Gebäude im Rahmen der wirtschaftlichen Vertretbarkeit dem Stand der Technik und der Energiepreisentwicklung angepasst. Durch erhöhte bauliche Wärmeschutzanforderungen an die Gebäudehülle soll zukünftig der Jahres-Primärenergieverbrauch abgesenkt werden. Daneben werden die energieeffizienten Anforderungen an die Ausrüstung der Gebäudetechnik erhöht. Diese Verordnung wird sich auf die baulichen Ausführungen und versorgungstechnischen Anlagen für die Industriebauwerke von Volkswagen auswirken.

Die G20-Staaten haben sich dem Ziel verpflichtet, die Erderwärmung auf 2°C zu begrenzen und streben an, die weltweiten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 50 Prozent zu reduzieren.

2013 wird die dritte Handelsperiode des europäischen Emissionshandels beginnen. In diesem bis 2020 geltenden Regime wird die kostenlose Zuteilung von CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten deutlich reduziert; zugleich wird eine große Zahl von Branchen neu einbezogen, die bisher nicht der Emissionshandelspflicht unterlagen. Dies bedeutet auch für Volkswagen eine zusätzliche Belastung. Um eine Verlagerung der Produktion und der damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Nicht-EU-Länder zu vermeiden, gibt es für besonders betroffene Branchen Ausnahmeregelungen. Das Hauptkriterium der Handelsintensität mit Nicht-EU-Ländern von mindestens 30 Prozent erreicht der Automobilsektor laut EU-Kommission nicht. Neben höheren Kosten wird Volkswagen somit in naher Zukunft auch einen stark erhöhten Verwaltungs- und Überwachungsaufwand zu bewältigen haben.

Höhere Preise für Energie und Emissionsberechtigungen gelten dabei nicht nur für die eigenen Anlagen, sondern führen auch zu einer Verteuerung von Materialien, insbesondere von Stahl und Aluminium. Den möglichen finanziellen Folgen und Image Risiken wird bei Volkswagen mit einem Energiemanagement-System und mit Energiesparprogrammen entgegengewirkt. Außerdem betreibt Volkswagen eigene, hoch effiziente Kraftwerke zur Erzeugung von Strom und Wärme und kann seine Energieversorgung dadurch zum Teil selbst sicherstellen.

Gemäß den produktbezogenen Klimaschutzregulierungen wird die europäische Regulierung zur Begrenzung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw derzeit auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt. Begleitende Maßnahmen zur Lenkung des Verbraucherverhaltens und fiskalische Maßnahmen in den EU-Mitgliedsstaaten mittels einer CO<sub>2</sub>-orientierten Fahrzeugbesteuerung schaffen stringente Rahmenbedingungen in der EU mit einem Planungshorizont bis circa 2020. Gleichzeitig entwickelt sich der europäische Regulierungsrahmen zum Vorbild für weitere internationale Vorschriften, beispielsweise in Indien. Auch die aktuellen Regulierungsvorhaben zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen und zum

Kraftstoffverbrauch in China, den USA und Korea werden von den Entwicklungen in der EU beeinflusst. Hier zeichnet sich eine zunehmende globale Konvergenz der Regulierungsmethodik und der Zielvorgaben ab. Dieser Trend kam 2009 sogar in den weltweit eingesetzten Konjunkturbelebungsmaßnahmen in Form ähnlicher Umwelt- oder Verschrottungs-Prämienregelungen zum Ausdruck. Damit wird der seitens der Automobilindustrie erhobene Forderung nach Reduzierung von Handelshemmnissen und nach globaler Harmonisierung der technischen Vorschriften und politischen Rahmenbedingungen entsprochen.

Vor dem Hintergrund einer fortschreitenden Produktdifferenzierung in den globalen Märkten trägt die Harmonisierung der Rahmenbedingungen wesentlich dazu bei, die Wettbewerbsneutralität auf allen Märkten zu verbessern. In der Folge wird sich der Bedarf für weltweit verfügbare innovative Technologien erhöhen. Volkswagen hat dies erkannt und für sich das Ziel formuliert, die weltweite Technologieführerschaft in der Automobilbranche zu erringen und dauerhaft auszubauen. Der Volkswagen Konzern befindet sich hier auf einem erfolgreichen Weg mit kosteneffizienten Technologien, deren Größenvorteile im Konzernverbund erfolgreich genutzt werden.

Die weitere Entwicklung insbesondere der Klimaschutzregulierungen in der Nachfolge des Kyoto-Protokolls wird den gesamten Verkehrssektor einbeziehen. Der bisher bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen nicht angewandte Emissionshandel wird in neuem Zusammenhang in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale des Güterverkehrs beziehungsweise der gesamten Logistikkette diskutiert werden. Gleichzeitig werden auch Luftverkehr und maritimer Transport in künftige Reduktionsverpflichtungen eingebunden, sodass die Wirtschaftlichkeit vorhandener Industrie- und Handelsstrukturen neu bewertet werden muss.

Auf dem Weg, weltweit möglichst einheitliche Rahmenbedingungen im Klimaschutz zu schaffen, konnte die Weltklimakonferenz in Kopenhagen die hochgesteckten Erwartungen nicht erfüllen. Aufgrund der fehlenden Vereinbarungen über konkrete Minderungsziele der einzelnen Regionen und Länder besteht weiterhin keine langfristige Perspektive bezüglich der Stringenz von Klimaschutzanforderungen. Es werden

weiterhin regional sehr unterschiedliche Anforderungen gestellt. Positiv hervorzuheben ist jedoch, dass alle Vertragsstaaten das Ziel anerkennen, die Erderwärmung auf 2°C zu begrenzen, und somit eine tragfähige Basis für den weiteren Verhandlungsprozess geschaffen wurde. Damit besteht die Chance auf einen sinnvollen und ökonomisch akzeptablen Interessenausgleich.

### Rechtsfälle

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren können insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden oder Investoren auftreten. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich daraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Insbesondere in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden sowie hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken folgen auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Soweit übersehbar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen beziehungsweise für die verbliebenen erkennbaren Risiken angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet. Nach Einschätzung des Unternehmens werden diese Risiken deshalb keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

### Strategien zur Risikoabsicherung im Finanzbereich

Die Ausübung der Geschäftstätigkeit birgt Finanzrisiken, die sich aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und Rohstoffpreisen sowie Fondspreisen ergeben können. Das Management dieser Finanzrisiken wie auch der Liquiditätsrisiken liegt in der zentralen Verantwortung des Bereichs Konzern-Treasury. Der Konzernvorstand wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation informiert. Der Volkswagen Konzern managt diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente.

Zinsrisiken und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten im Konzern werden durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungsswaps sowie sonstigen Zinskontrakten betrag- und fristenkongruent abgesichert. Dies gilt auch für Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Währungsrisiken reduziert der Volkswagen Konzern in erster Linie durch das „Natural Hedging“, das heißt, die Belegung der Produktionskapazitäten an den weltweiten Standorten wird flexibel angepasst, es werden neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufgebaut und auch ein Großteil der Bauteile vor Ort beschafft – aktuell etwa in Indien, Russland und den USA. Das verbleibende Währungsrisiko wird durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten abgesichert. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen sowie kombinierte Zins-Währungsswaps. Mit diesen Geschäften wird das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und aus konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen, begrenzt. Diese Kontrakte können eine Laufzeit von bis zu sechs Jahren haben. Damit werden wesentlichen Fremdwährungsrisiken aus erwarteten Zahlungsströmen vor allem in den folgenden Währungen abgesichert: US-Dollar, britisches Pfund, mexikanischer Peso, russischer Rubel, schwedische Krone, tschechische Krone, polnischer Zloty, brasilianischer Real, chinesischer Renminbi, australischer Dollar, sowie Schweizer Franken und japanischer Yen. Diese Absicherungen wurden hauptsächlich gegenüber dem Euro eingegangen.

Aus dem Einkauf von Rohstoffen entstehen Risiken bezüglich der Verfügbarkeit und der Preisentwicklung. Diese Risiken werden insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften und Swaps begrenzt. Ein Teil des Bedarfs an Rohstoffen wie Aluminium, Kupfer, Blei, Platin, Rhodium und Palladium ist durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu acht Jahren abgesichert. Ähnliche Geschäfte wurden zur Ergänzung und Optimierung der Zuteilungen von CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten abgeschlossen. Im Jahr 2009 kamen Absicherungen für das Kohleeinkaufsvolumen neu hinzu.



Die jederzeitige Zahlungsfähigkeit stellt der Volkswagen Konzern durch ausreichende Vorhalteliquidität, Verfügbarkeit von bestätigten Kreditlinien sowie durch seine bewährten Geld- und Kapitalmarktprogramme sicher. Der Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft wird überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten gedeckt. Die mit Ausbruch der Finanzkrise deutlich erhöhten Refinanzierungskosten haben sich in der zweiten Hälfte des Jahres 2009 wieder in Richtung des Niveaus vor Ausbruch der Finanzkrise normalisiert. Mit der Diversifizierung bei der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss sichernder Finanzinstrumente wird gewährleistet, dass der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig ist, selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen.

Kreditlinien von Banken werden im Konzern grundsätzlich nur für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital in Anspruch genommen. Für Projektfinanzierungen werden unter anderem zinsgünstige Darlehen genutzt, die von Förderbanken wie der Europäischen Investitionsbank oder der European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) beziehungsweise nationalen Entwicklungsbanken wie der KfW oder dem Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund dieser umfangreichen Maßnahmen ist das Liquiditätsrisiko für den Volkswagen Konzern äußerst gering.

### Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität entstehen Kontrahentenrisiken. Ein teilweiser oder sogar vollständiger Ausfall eines Kontrahenten bei seiner Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital hätte einen negativen Einfluss auf die Ergebnisrechnung und auf die Liquidität. Diesem Risiko begegnet der Volkswagen Konzern durch sein Kontrahentenrisikomanagement.

Bei den zu Sicherungszwecken eingegangenen Finanzinstrumenten kommen zu den Kontrahentenrisiken noch bilanzielle Risiken hinzu. Diese bilanziellen Risiken werden durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzt.

### Liquiditätsrisiken

Die Konditionen der Außenfinanzierung für den Volkswagen Konzern könnten durch eine Herabstufung des Ratings beeinträchtigt werden. Ein wesentlicher Umstand hierbei ist die mittelbare Beteiligung der Volkswagen AG an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, aus der ein hoher Abfluss von Liquidität resultierte. Zur Erhaltung der bestehenden Ratings hat die Volkswagen AG im ersten Halbjahr 2010 eine Kapitalerhöhung durch die Ausgabe neuer Vorzugsaktien durchgeführt. Durch die zugeflossenen Mittel und wegen der darüber hinaus aktuell vorhandenen Liquidität sind Liquiditätsrisiken nicht absehbar.

### **Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft**

Um Marktchancen wahrnehmen zu können, verpflichtet sich der Volkswagen Konzern im Finanzdienstleistungsgeschäft selektiv, Fahrzeuge zu einem bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert zurückzukaufen. Diese Leasingverträge werden in regelmäßigen Abständen bewertet. Sind Risikopotenziale vorhanden, wird die nötige Vorsorge getroffen.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Die Art der Prozessgestaltung gewährleistet neben einem professionellen Restwertrisikomanagement auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Im Rahmen der Risikosteuerung überprüft der Volkswagen Konzern mit Hilfe von Restwertprognosen regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial. Dabei werden den vertraglich vereinbarten Restwerten erzielbare Marktwerte gegenübergestellt, die aus den Daten externer Dienstleister und aus eigenen Vermarktungsdaten generiert werden. Restwertchancen bleiben in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt.

Weitere Informationen zu Restwertrisiken und anderen Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft wie zum Beispiel Adressenausfall-, Marktpreis- oder Liquiditätsrisiko finden Sie im Geschäftsbericht 2009 der Volkswagen Financial Services AG.

### **IT-Risiken**

Bei Volkswagen als global agierendem und auf Wachstum ausgerichteten Unternehmen kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnik (IT) eine wachsende Bedeutung zu. Risiken können in der IT durch unbefugten Zugriff auf sensible elektronische Unternehmensdaten und -informationen, durch mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und durch Katastrophen entstehen. Dem Risiko eines unbefugten

Zugriffs auf Unternehmensdaten begegnet der Volkswagen Konzern durch den Einsatz von Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen sowie durch Virens Scanner. Die restriktive Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Informationen sowie das Vorhalten von Backup-Versionen der kritischen Datenbestände erhöhen die Sicherheit zusätzlich. Die ständige Verfügbarkeit und die Sicherheit der Systeme werden durch den professionellen Betrieb der IT-Anlagen gewährleistet. Dazu werden – im Rahmen der unternehmensweit gültigen Standards – die am Markt bewährten technischen Mittel eingesetzt. Durch die redundante Auslegung von IT-Infrastrukturen sichert der Volkswagen Konzern Risiken ab, die sich im Katastrophenfall ergeben können.

Die Intensität und die Qualität von Angriffen auf die IT-Systeme und Datenbestände nehmen mit der steigenden Bedeutung von Volkswagen als global agierendem Unternehmen stetig zu. Daher werden schon während der Softwareentwicklung, bei der Absicherung der IT-Infrastruktur und auch bei der Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Datenbestände fortlaufend Maßnahmen gegen identifizierte und antizipierte Risiken ergriffen.

Aufgrund der rasant fortschreitenden technischen Entwicklung ist ein Restrisiko vor allem in Bezug auf die Gefährdung der IT-Sicherheit vorhanden und nicht vollständig zu beherrschen.

### **Sonstige Einflüsse**

Über die zuvor beschriebenen Risiken hinaus bestehen Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer beherrschbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir Naturkatastrophen, Epidemien und Terroranschläge.

### **Gesamtaussage zur Risikosituation des Volkswagen Konzerns**

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken. Das umfangreiche Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns gewährleistet die Beherrschung dieser Risiken. Es bestehen nach den heute bekannten Informationen keine Risiken, die den Fortbestand des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

### **Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns**

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche SE Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken der wesentlichen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG sowie aus den spezifischen Risiken der Porsche SE. Das Risikomanagementsystem gewährleistet die Beherrschung dieser Risiken. Unter Berücksichtigung der zuvor dargestellten Risiken bestehen nach den uns heute bekannten Informationen keine Risiken, die den Fortbestand des Porsche SE Konzerns gefährden könnten.

### **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Das Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ in diesem Lagebericht enthält bereits Ausführungen zu Ereignissen, die nach dem Ende des Geschäftsjahres 2009/10 stattgefunden haben.

Zudem hat der Volkswagen Konzern, vor dem Hintergrund der Strategie 2018, seinen Vorstand erweitert. Mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 wird Herr Prof. Dr. Jochem Heizmann, bisher zuständig für den Bereich „Konzern Produktion“, das neu geschaffene Vorstands-Ressort „Konzern Nutzfahrzeuge“ übernehmen und zukünftig die Lkw-Aktivitäten im Konzern steuern. Als sein Nachfolger wurde Herr Michael Macht, bisher Vorstandsvorsitzender der Porsche AG, zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG bestellt.



## Prognosebericht und Ausblick

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Der Aufschwung, der die Weltwirtschaft im Jahr 2010 insgesamt erfasst hat, fällt in den verschiedenen Regionen rund um die Erde sehr unterschiedlich aus. Unter den traditionellen Industrienationen waren die USA zunächst der größte Wachstumstreiber. In Japan wird die Erholung hauptsächlich von der Auslandsnachfrage aus Asien und Amerika getragen. Westeuropa hat zwar gleichfalls die Rezession verlassen, verzeichnet aber in besonderer Weise ein Ungleichgewicht der Entwicklungen. Während Deutschland die Konjunktur in der Europäischen Union anschiebt, sind die südeuropäischen Staaten aufgrund ihrer Budgetdefizite gezwungen, einen harten Konsolidierungskurs zu steuern. Geradezu dramatisch war die Entwicklung in Griechenland, die ernste Zweifel an der Zukunft des Euro aufkommen ließ. Ähnlich unterschiedlich ist die Situation unter den sich entwickelnden Ländern: China und Indien wachsen derart kräftig, dass sich diese beiden Staaten – gemeinsam mit Brasilien – zu Stützen der globalen Konjunktur entwickelt haben. Auf der anderen Seite erholen sich die Länder Osteuropas insgesamt nur langsam.

Der Wirtschafts-Boom in China und in weiteren Schwellenländern birgt die Gefahr einer wachsenden Abhängigkeit der traditionellen Industriestaaten von den hohen Exporten in diese Länder. Sollte die Nachfrage aus China und weiteren Schwellenländern deutlich sinken, würde dies einen Rückschlag für die Weltwirtschaft insgesamt bedeuten. Dies gilt umso mehr, da die Konsumneigung in einigen wichtigen Volkswirtschaften der Erde durch die starke Vernichtung von Vermögenswerten, die sich in der Rezession beispielsweise auf den Immobilienmärkten der USA, Spaniens oder Großbritanniens abspielte, gebremst ist.

Darüber hinaus sorgt das Auslaufen staatlicher Stützungsprogramme weltweit für Unsicherheit. Regierungen und Zentralbanken hatten in der Rezession mit milliardenschweren Finanzhilfen den Abwärtstrend gestoppt. Den Erfolg dieser Maßnahmen führt exemplarisch die Abwrackprämie in Deutschland vor

Augen, die 2009 sehr hohe Automobilverkäufe erbrachte, und zum Jahresende auslief. Der Wegfall dieser staatlich geförderten Nachfrage führte im ersten Halbjahr 2010 auf dem deutschen Automobilmarkt zu einem Rückgang von fast 30 Prozent.

Fazit: Der Aufschwung der Weltwirtschaft dürfte gegen Ende des Jahres 2010 an Fahrt verlieren und spätestens im Jahr 2011 in gemäßigt Tempo übergehen.

### Wechselkursentwicklung

Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hat die Devisenkurse insgesamt stark beeinflusst. Nachdem der Euro im November 2009 mit 1,51 US-Dollar den höchsten Wert im Berichtszeitraum erreichte, ging der Kurs anschließend durch die einsetzende Vertrauenskrise gegenüber südeuropäischen Staaten um mehr als 20 Prozent zurück. Zur Jahresmitte 2010 beruhigten sich die Märkte, allerdings dürften die vorigen Höchstkurse mittelfristig nicht wieder erreicht werden. Zu deutlich wurden die Schwierigkeiten der Europäischen Währungsunion aufgezeigt.

### Zinsentwicklung

Im gesamten Berichtszeitraum beließ die Europäische Zentralbank (EZB) die Leitzinsen auf dem historisch niedrigen Niveau von 0,25 Prozent für Einlagen und 1,0 Prozent für Aufnahmen. Im gleichen Zeitraum sanken die 10-jährigen Kapitalmarktzinsen kontinuierlich von 3,7 Prozent auf 2,9 Prozent. Die Unsicherheit an den Finanzmärkten und die niedrige Inflationsrate dürften die EZB zu weiterer Zurückhaltung veranlassen.

### Entwicklung der Rohstoffpreise

Der Aluminiumpreis stieg im Berichtszeitraum von rund 1.800 US-Dollar bis auf 2.400 US-Dollar. Da aber gleichzeitig die Lagerbestände stiegen, fiel er ab April 2010 innerhalb weniger Wochen auf den Ausgangswert zurück. Mittelfristig dürfte der Preis über 2.000 US-Dollar liegen. Eine geringere Volatilität wies im Berichtsjahr der Rohölpreis auf, der sich im Wesentlichen zwischen 70 und 80 Dollar pro Barrel bewegte. In dieser Spanne sollte er sich auch weiterhin entwickeln.

### Entwicklung der Automobilmärkte

In Westeuropa wird der Automobilmarkt 2010 das Vorjahresniveau nicht erreichen, weil staatliche Konjunkturprogramme entweder – wie in Deutschland – Ende 2009 ausgelaufen sind, oder – wie in Frankreich, Spanien und Großbritannien – im Jahr 2010 enden.

Insgesamt wird der globale Automobilmarkt 2010 aber zulegen, denn die beiden größten Einzelmärkte, China und die USA, weisen hohe Wachstumsraten auf. In Japan und Indien nahmen die Automobilverkäufe im ersten Halbjahr 2010 zweistellig zu, in Brasilien betrug der Anstieg rund sieben Prozent. Der russische Markt, der im ersten Quartal 2010 noch deutlich zurücklag, wuchs im zweiten Quartal kräftig.

Mit dem Anziehen der Nachfrage und dem Auslaufen der staatlichen Stützungsprogramme nehmen die Absatzmärkte wieder die Struktur an, die sie vor der Krise aufwiesen. Während beispielsweise die Abwrackprämie in Deutschland 2009 vor allem den Herstellern von Klein- und Kompaktfahrzeugen Erfolge bescherte, zeichnen sich nun für die Premiumhersteller gute Perspektiven ab. Auch profitieren insbesondere die deutschen Premiummarken gegenwärtig von dem Boom in China.

### Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern erwartet, dass sich der im abgelaufenen Geschäftsjahr erkennbare Trend, wonach Umsatz und Absatz wieder anstiegen, auch im Rumpfgeschäftsjahr fortsetzt. Hierfür spricht nicht nur die stetig steigende Nachfrage nach Porsche Fahrzeugen in China und im Mittleren Osten. Auch in den traditionellen Absatzmärkten Europa und Nordamerika dürfte der Absatz insbesondere aufgrund des großen Kundeninteresses an der neuen Modellgeneration des Cayenne und an der vierten Baureihe von Porsche, dem Panamera, insgesamt zunehmen.

Die Präsenz des Volkswagen Konzerns in allen wichtigen Regionen der Welt, die Mehrmarkenstrategie sowie die Technologiekompetenz und die daraus resultierende jüngste, umweltfreundlichste und breiteste Fahrzeugpalette sind von entscheidendem Vorteil. Die neun Marken des Volkswagen Konzerns werden auch in der zweiten Jahreshälfte 2010 eine große Zahl neuer Modelle präsentieren und damit die Stellung des Volkswagen Konzerns auf den Weltmärkten konsequent ausbauen. Der Volkswagen Konzern geht deshalb davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden bis zum 31. Dezember 2010, unter anderem aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung in China, deutlich über denen des Jahres 2009 liegen werden.

Die dynamische Entwicklung von Umsatz und Ergebnis des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr 2010 wird sich in der zweiten Jahreshälfte nicht unvermindert fortsetzen. Gleichwohl geht der Volkswagen Konzern davon aus, dass die Umsatzerlöse und das operative Ergebnis des Konzerns im Jahr 2010 trotz Volumenverschiebungen zwischen den Märkten deutlich über den Werten des Vorjahres liegen werden. Dabei werden sich auch Wechselkurseffekte ergebnisverbessernd auswirken. Volkswagen setzt zudem weiterhin auf eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung seiner Prozesse. Die ökologische Relevanz und die Rendite seiner Fahrzeugprojekte als zentrale Elemente der Strategie „18 plus“ werden dabei konsequent verfolgt.

### **Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Porsche SE Konzerns**

Seit der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns fungiert die Porsche SE als beteiligungs-verwaltende Holding. Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns ist maßgeblich abhängig von der Ergebnissituation und damit von den zuzurechnenden at Equity Ergebnissen der wesentlichen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG. Im handelsrechtlichen Einzelabschluss erwirtschaftet die Porsche SE Beteiligungserträge in Form von Dividenden.

Die Porsche SE wird in diesem Rumpfwirtschaftsjahr, das aus dem Beschluss der Hauptversammlung der Gesellschaft vom 29. Januar 2010 zur Angleichung des Geschäftsjahres an das Kalenderjahr resultiert, das ihr zuzurechnende at Equity Ergebnis der Volkswagen AG erstmals nicht mehr mit einem Zeitversatz von einem Monat einbeziehen. Folglich wird der Volkswagen Konzern mit seinem at Equity Ergebnis vom 1. Juli 2010 bis zum 31. Dezember 2010 im Ergebnis für das Rumpfgeschäftsjahr der Porsche SE, das vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 dauert, berücksichtigt werden.

Vor dem Hintergrund der vorsichtigen Erholung der Automobilmärkte in den vergangenen Monaten geht die Porsche SE von einer positiven Entwicklung der ihr zuzurechnenden at Equity Ergebnisse aus. Diese werden jedoch weiterhin von den im Zeitablauf abnehmenden Effekten aus der Fortführung der zum Zeitpunkt der Einbeziehung der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG als Gemeinschaftsunternehmen bzw. als assoziiertes Unternehmen begonnenen Kaufpreisallokationen belastet. Darüber hinaus werden bis zur Rückführung des bestehenden Konsortialkredits hieraus resultierende Zinszahlungen das Konzernergebnis negativ beeinflussen. Insgesamt erwartet die Porsche SE für das laufende Rumpfgeschäftsjahr ein zumindest ausgeglichenes Konzernergebnis. Im Geschäftsjahr 2011, das dem Kalenderjahr entspricht, geht die Gesellschaft von einem positiven Konzernergebnis aus.

Die Porsche SE wird in den kommenden Monaten die Vorbereitung der Kapitalerhöhung, die maßgeblich zur Entschuldung der Gesellschaft beitragen soll, mit Nachdruck vorantreiben. Nach Durchführung dieser Kapitalerhöhung in 2011 soll die Porsche SE gemäß der GLV auf die Volkswagen AG verschmolzen werden. Die Erlöse der Kapitalerhöhung sollen zur Rückführung des Konsortialkredits der Porsche SE verwendet werden; damit sollen unter anderem die Voraussetzungen für die Verschmelzung geschaffen werden. Die GLV sieht vor, dass die Verschmelzungsbeschlüsse bis zum 31. Dezember 2011 gefasst werden.

Aus heutiger Sicht ist es nicht auszuschließen, dass der in der GLV für die Verschmelzung vorgesehene Zeitplan nicht eingehalten werden kann. Die gemäß der GLV vorzunehmende rechtliche und steuerliche Prüfung der Transaktion ist noch nicht abgeschlossen. Dies liegt an externen Faktoren, unter anderem daran, dass die steuerlichen Rahmenbedingungen der Verschmelzung noch nicht feststehen. Außerdem können die Auswirkungen der in den USA gegen die Porsche SE erhobenen Schadensersatzklagen sowie der von verschiedenen Fondsgesellschaften in Deutschland geltend gemachten Schadensersatzansprüche (wir verweisen für beide Sachverhalte auf den Abschnitt „Rechtliche Risiken“ im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ in diesem Lagebericht) auf die Verschmelzung beim jetzigen Verfahrensstand noch nicht endgültig bewertet werden. Der Vorstand der Porsche SE geht derzeit davon aus, dass eine erfolgreiche Klärung der derzeitigen Unsicherheitsfaktoren möglich ist und die Verschmelzung daher gelingen wird, wenn auch möglicherweise nicht in dem ambitionierten Zeitplan der GLV.

Stuttgart, den 1. Oktober 2010

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand



# 2

Einzelabschluss



## Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Juli 2010

T€	Anhang	31.7.2010	31.7.2009
<b>Aktiva</b>			
Anlagevermögen	[1]		
Immaterielle Vermögensgegenstände		3	5
Sachanlagen		399	341
Finanzanlagen		24.770.873	24.838.034
		24.771.275	24.838.380
Umlaufvermögen			
Forderungen	[2]	4.347.535	2.702.869
Sonstige Vermögensgegenstände	[3]	229.868	1.202.134
Flüssige Mittel	[4]	886.560	2.163.563
		5.463.963	6.068.566
Rechnungsabgrenzungsposten	[5]	53.294	263.203
		<b>30.288.532</b>	<b>31.170.149</b>
<b>Passiva</b>			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	[6]	175.000	175.000
Kapitalrücklage	[7]	121.969	121.969
Gewinnrücklagen	[8]	12.184.016	7.688.293
Bilanzgewinn		4.495.724	8.225
		16.976.709	7.993.487
Rückstellungen	[9]		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		6.449	6.331
Übrige Rückstellungen		1.565.990	3.365.087
		1.572.439	3.371.418
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	[10]	7.000.000	10.560.687
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[11]	2.486	4.310
Übrige Verbindlichkeiten	[12]	4.736.898	9.240.247
		11.739.384	19.805.244
		<b>30.288.532</b>	<b>31.170.149</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE für die Zeit vom 1. August 2009 bis 31. Juli 2010

T€	Anhang	2009/10	2008/09
Umsatzerlöse	[13]	0	5.299
Sonstige betriebliche Erträge	[14]	641.494	52.789.968
Personalaufwand	[15]	- 17.826	- 76.884
Abschreibungen		- 108	- 42
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[16]	- 631.111	- 55.406.530
Beteiligungsergebnis	[17]	9.849.593	2.991.698
Zinsergebnis	[18]	- 850.595	- 746.509
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>8.991.447</b>	<b>- 443.000</b>
Steuern		0	- 552.510
<b>Jahresüberschuss (Vorjahr: Jahresfehlbetrag)</b>		<b>8.991.447</b>	<b>- 995.510</b>
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen		0	1.003.735
Einstellung in andere Gewinnrücklagen		- 4.495.723	0
<b>Bilanzgewinn</b>		<b>4.495.724</b>	<b>8.225</b>

## **Anhang der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Juli 2010**

### Erläuterungen zum Jahresabschluss

#### **Grundlagen der Rechnungslegung**

Der Jahresabschluss der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (im folgenden Porsche SE) wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und den besonderen Rechnungslegungsvorschriften des Aktiengesetzes aufgestellt.

Im Interesse einer besseren Übersichtlichkeit sind in der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung einzelne Posten zusammengefasst. Diese Posten werden im Anhang aufgegliedert. Die Zahlen des Jahresabschlusses sind jeweils auf Tausend Euro gerundet. Die Angaben im Anhang erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, ebenfalls in Tausend Euro. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

#### **Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze**

Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen werden zu Anschaffungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert.

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden zu den Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Für erkennbare Risiken werden Einzelwertberichtigungen vorgenommen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden versicherungsmathematisch nach dem Teilwertverfahren unter Berücksichtigung der aktuellen Richttafeln von Prof. Dr. Klaus Heubeck, bei Anwendung eines Zinssatzes von 5,0 Prozent, angesetzt.

Bei der Bewertung der Übrigen Rückstellungen sind alle erkennbaren Risiken berücksichtigt worden.

Die Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Fremdwährungsverpflichtungen werden grundsätzlich mit dem Kurs zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles beziehungsweise mit den höheren Kursen am Bilanzstichtag umgerechnet.



**[1] Anlagevermögen**

Die Entwicklung des Anlagevermögens der Porsche SE ist im Anlagenspiegel dargestellt.

Zu Beginn des Geschäftsjahres erwarb die Gesellschaft die Porsche Zwischenholding GmbH (vormals AF Navira GmbH) zu einem Buchwert in Höhe von 27 Tausend Euro. Mit Wirkung zum 1. August 2009 wurde die bisherige Porsche AG auf die Porsche Zwischenholding GmbH verschmolzen. Anschließend gliederte die Porsche Zwischenholding GmbH den Porsche-Geschäftsbetrieb an die neue Porsche AG (vormals Porsche Fünfte Vermögensverwaltung AG) aus.

Am 7. Dezember 2009 beteiligte sich die Volkswagen AG über eine Kapitalerhöhung an der Porsche Zwischenholding GmbH mit einem Anteil von 49,9 Prozent. Somit hält die Gesellschaft seit diesem Zeitpunkt 50,1 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH zu einem Buchwert von 3.282.452 Tausend Euro.

Mit Ermächtigung der Aktionäre der Volkswagen AG vom 3. Dezember 2009 beschloss der Vorstand der Volkswagen AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats der Volkswagen AG am 23. März 2010 eine Kapitalerhöhung durchzuführen. Da die Porsche SE an dieser Kapitalerhöhung nicht teilnahm, waren die Bezugsrechte nach den handelsrechtlichen Vorschriften vom bisherigen Beteiligungsbuchwert abzuspalten und als Abgang in Höhe von 67.188 Tausend Euro zu bilanzieren.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes der Porsche SE wird gemäß § 287 HGB auf der Homepage des „elektronischen Bundesanzeigers“ unter [www.ebundesanzeiger.de](http://www.ebundesanzeiger.de) veröffentlicht.

## Entwicklung des Anlagevermögens

T€	1.8.2009	Zugänge	Abgänge
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>			
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	6	0	0
<b>Summe Immaterielle Vermögensgegenstände</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Sachanlagen</b>			
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	382	164	0
<b>Summe Sachanlagen</b>	<b>382</b>	<b>164</b>	<b>0</b>
<b>Finanzanlagen</b>			
Anteile an verbundenen Unternehmen	24.838.034	27	67.188
Beteiligungen	0	0	0
<b>Summe Finanzanlagen</b>	<b>24.838.034</b>	<b>27</b>	<b>67.188</b>
<b>Summe Anlagevermögen</b>	<b>24.838.422</b>	<b>191</b>	<b>67.188</b>

Anschaffungs- und Herstellungskosten		Abschreibungen			Buchwerte	
Umbuchungen	31.7.2010	kumuliert	im Geschäftsjahr	31.7.2010	31.7.2009	
0	6	3	2	3	5	
<b>0</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	
0	546	147	106	399	341	
<b>0</b>	<b>546</b>	<b>147</b>	<b>106</b>	<b>399</b>	<b>341</b>	
0	24.770.873	0	0	24.770.873	24.838.034	
0	0	0	0	0	0	
<b>0</b>	<b>24.770.873</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24.770.873</b>	<b>24.838.034</b>	
<b>0</b>	<b>24.771.425</b>	<b>150</b>	<b>108</b>	<b>24.771.275</b>	<b>24.838.380</b>	

**[2] Forderungen**

Sämtliche Forderungen betreffen Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen. Sie beinhalten im Wesentlichen Darlehensforderungen gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH (2.702.648 Tausend Euro) und der Porsche AG (1.312.847 Tausend Euro) mit einer Restlaufzeit von jeweils mehr als einem Jahr. Im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH steht die Volkswagen AG bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit für die Darlehensverpflichtung dieser Gesellschaft gegenüber der Porsche SE ein, soweit diese Verpflichtung bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche SE hätte erfüllt werden können. Bezogen auf die Insolvenz der Porsche AG besteht eine entsprechende Einstandspflicht der Volkswagen AG hinsichtlich der Darlehensforderung gegenüber der Porsche AG. Der Darlehensvertrag enthält außerdem eine Vorfälligkeitsklausel im Falle der Insolvenz der Porsche AG.

**[3] Sonstige Vermögensgegenstände**

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten vor allem Steuerrückforderungen und Prämien aus Zinssicherungsgeschäften. Zudem ist in den sonstigen Vermögensgegenständen mit 13.029 Tausend Euro eine Put-Option auf die verbleibenden Anteile der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten. Diese Option besteht gegenüber der Volkswagen AG und hat eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Das Recht auf Ausübung der Put-Option wurde zur Besicherung von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten abgetreten. Die Ansprüche, die gegen die Volkswagen AG infolge der Ausübung der Put-Option entstehen, wurden als Sicherheit für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verpfändet.

**[4] Flüssige Mittel**

Unter den Flüssigen Mitteln sind Guthaben bei Kreditinstituten ausgewiesen. Flüssige Mittel in Höhe von 45.000 Tausend Euro (Vorjahr: 1.450.200 Tausend Euro) unterliegen einer Verfügungsbeschränkung.

**[5] Rechnungsabgrenzungsposten**

Der Posten umfasst im Wesentlichen ein Disagio in Höhe von 52.569 Tausend Euro (Vorjahr: 262.417 Tausend Euro) sowie Vorauszahlungen für Dienstleistungsverträge.

**[6] Gezeichnetes Kapital**

Das Gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt 175.000 Tausend Euro und ist in 87.500.000 Stammaktien sowie 87.500.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien aufgeteilt, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 Euro entfällt.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 28. Januar 2015 das Grundkapital der Gesellschaft um insgesamt bis zu 87.500 Tausend Euro durch ein oder mehrmalige Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stammaktien oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bareinlagen oder Sacheinlagen zu erhöhen. Dabei muss sich die Zahl der Aktien in demselben Verhältnis erhöhen wie das Grundkapital. Die Ermächtigung darf nur in der Weise ausgeübt werden, dass der Anteil der stimmrechtslosen Vorzugsaktien am Grundkapital zu keiner Zeit den Anteil der Stammaktien am Grundkapital übersteigt. Die Ermächtigung umfasst die Befugnis, stimmrechtslose Vorzugsaktien auszugeben, die den früher ausgegebenen stimmrechtslosen Vorzugsaktien bei der Verteilung des Gewinns oder des Gesellschaftsvermögens gleichstehen.

Die Familien Porsche und Piëch als Stammaktionäre der Porsche SE und die Porsche GmbH, Salzburg, haben im Rahmen des Gesamtkonzepts der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns eine Kapitalerhöhungszusage in Bezug auf die geplante Kapitalerhöhung bei der Porsche SE vereinbart. In der Kapitalerhöhungszusage verpflichten sich die Stammaktionäre der Porsche SE, unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen einer Kapitalerhöhung bei der Porsche SE mit einem Emissionsvolumen von bis zu 5,0 Mrd. Euro (zur Hälfte in Stamm- und zur Hälfte in Vorzugsaktien) zuzustimmen. Die Porsche GmbH, Salzburg, hat zugesagt, die Zeichnung der neuen Stammaktien aus der Kapitalerhöhung unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen bei der Porsche SE gegen Einlage eines Betrags in Höhe von voraussichtlich 2,5 Mrd. Euro sicherzustellen.

#### [7] Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Einstellungen aus Aufgeldern.

#### [8] Gewinnrücklagen, Bilanzgewinn

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich ausschließlich um Andere Gewinnrücklagen. Im Berichtsjahr wurde gemäß § 58 Absatz 2 Aktiengesetz mit 4.495.723 Tausend Euro die Hälfte des Jahresüberschusses der Porsche SE in die Gewinnrücklagen eingestellt. Der Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 8.225 Tausend Euro wurde aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 29. Januar 2010 in voller Höhe als Dividende ausgeschüttet.

#### [9] Rückstellungen

T€	31.7.2010	31.7.2009
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.449	6.331
Steuerrückstellungen	1.416.471	1.396.318
Sonstige Rückstellungen	149.519	1.968.769
	<b>1.572.439</b>	<b>3.371.418</b>

Die Rückstellungen für Pensionen betreffen überwiegend Zusagen für die Altersversorgung der Mitarbeiter der Porsche SE. Die Pensionsverpflichtungen sind voll durch Rückstellungen gedeckt.

In den Steuerrückstellungen sind Beträge für noch nicht veranlagte Steuern der Vorjahre passiviert.

Die sonstigen Rückstellungen betreffen offene Abrechnungen mit Lieferanten, Prozesskosten, Steuerzinsen, ungewisse Schulden sowie Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich. Allen übrigen erkennbaren Risiken wurde in angemessenem Umfang Rechnung getragen.

**[10] Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten**

T€	2009/10	2008/09
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.000.000	10.560.687
davon Restlaufzeit bis ein Jahr	(2.500.000)	(4.098.687)

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten ausschliesslich Darlehen. Zur Darlehenssicherung wurden Aktien, Geschäftsanteilen und sonstige Vermögensgegenstände verpfändet. Die verpfändeten Geschäftsanteile wurden an einen Treuhänder sicherungsübereignet. Die Porsche SE bleibt aber weiterhin wirtschaftlicher Eigentümer.

**[11] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und****[12] Übrige Verbindlichkeiten**

T€	31.7.2010		31.7.2009	
	Gesamt	davon Restlaufzeit bis ein Jahr	Gesamt	davon Restlaufzeit bis ein Jahr
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>2.486</b>	<b>2.486</b>	<b>4.310</b>	<b>4.310</b>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.552.649	323.360	9.210.659	7.967.039
Sonstige Verbindlichkeiten	184.249	25.622	29.588	29.588
davon aus Steuern	(6)	(6)	(547)	(547)
<b>Übrige Verbindlichkeiten</b>	<b>4.736.898</b>	<b>348.982</b>	<b>9.240.247</b>	<b>7.996.627</b>

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 348.739 Tausend Euro (Vorjahr: 433.000 Tausend Euro) haben eine Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind insgesamt 3.879.801 Tausend Euro durch Verpfändung von Forderungen sowie Verpfändung von Aktien gesichert.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind 9.627 Tausend Euro für eine Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten. Diese Option hat eine Restlaufzeit von mehr als einem und weniger als fünf Jahren. Die Ansprüche, die auf Ebene der Porsche SE infolge der Ausübung der Call-Option entstehen, wurden als Sicherheit für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verpfändet.

**[13] Umsatzerlöse**

Die im Vorjahr ausgewiesenen sonstigen Umsätze beinhalten die Erlöse aus Dienstleistungs- und Beratungstätigkeit (5.299 Tausend Euro). Im Berichtsjahr erfolgt der Ausweis unter den Sonstigen betrieblichen Erträgen (3.545 Tausend Euro).

**[14] Sonstige betriebliche Erträge**

T€	2009/10	2008/09
Erträge aus Aktienkursicherung	395.852	52.637.082
Erträge aus Währungskursgewinnen	142.621	148.903
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	11.251	3.929
Übrige betriebliche Erträge	91.770	54
	<b>641.494</b>	<b>52.789.968</b>

Die übrigen betrieblichen Erträge beinhalten im Wesentlichen Erträge im Zusammenhang mit einem Rückkauf von durch die Porsche Holding Finance plc., Dublin begebenen Anleihen, der im Vergleich zum Nominalwert zu einem niedrigerem Marktkurs erfolgte.

**[15] Personalaufwand**

T€	2009/10	2008/09
Gehälter	16.633	74.514
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1.193	2.370
davon für Altersversorgung	(483)	(1.949)
	<b>17.826</b>	<b>76.884</b>

Anzahl	2009/10	2008/09
<b>Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt gem. § 285 Nr. 7 HGB</b>		
Gehaltsempfänger	40	38
Praktikanten	6	3
	<b>46</b>	<b>41</b>

Zum Bilanzstichtag waren bei der Gesellschaft 37 Mitarbeiter sowie 7 Praktikanten beschäftigt.

**[16] Sonstige betriebliche Aufwendungen**

T€	2009/10	2008/09
Aufwendungen aus Sicherungsderivaten	434.240	55.366.840
Rechts- und Beratungskosten	111.465	28.267
Werbung	913	136
Aufwendungen aus Währungskursverlusten	62	824
Übrige betriebliche Aufwendungen	84.431	10.463
	<b>631.111</b>	<b>55.406.530</b>

In den Aufwendungen für Sicherungsderivate sind 320.159 Tausend Euro Aufwendungsersatz für Verluste der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH aus dem Verwalten und Halten von Aktienoptionen enthalten.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen in Höhe von 67.188 Tausend Euro aus dem Abgang von Bezugsrechten auf Aktien der Volkswagen AG.

**[17] Beteiligungsergebnis**

T€	2009/10	2008/09
Erträge aus Beteiligungen	9.849.592	289.050
davon aus verbundenen Unternehmen	(9.849.592)	(289.050)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1	2.702.648
	<b>9.849.593</b>	<b>2.991.698</b>

In den Erträgen aus Beteiligungen sind Dividendenausschüttungen der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 9.609.964 Tausend Euro enthalten. Davon flossen der Porsche SE 9.522.817 Tausend Euro durch eine Sachentnahme zu.

Der Ertrag aus dem Gewinnabführungsvertrag zwischen der Porsche Automobil Holding SE und der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH beinhaltet auch Steuerumlagen.



**[18] Zinsergebnis**

T€	2009/10	2008/09
Zinsen und ähnliche Erträge	166.730	154.570
davon aus verbundenen Unternehmen	(161.410)	(5.116)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 1.017.325	- 901.079
davon an verbundene Unternehmen	(-308.826)	(-378.779)
	<b>- 850.595</b>	<b>- 746.509</b>

Das Zinsergebnis beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus Darlehen.

**[19] Haftungsverhältnisse**

Die Porsche SE garantiert den Anleihegläubigern der Porsche International Finance plc., Dublin, Irland die Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 2.767.931 Tausend Euro. Gegenüber den Investoren des von der Porsche Financial Services Inc., Wilmington/Delaware, USA herausgegebenen US Privat Placement hat die Porsche SE eine Garantie in Höhe von 479.957 Tausend Euro abgegeben. Des weiteren hat die Porsche SE eine Patronatserklärung zu Gunsten der Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen, abgegeben. Darin garantiert die Gesellschaft, dass die Porsche Financial Services GmbH & Co. KG jederzeit in die Lage versetzt wird ihre Verpflichtungen aus einem Sale-and-Lease-Back Vertrag zu erfüllen. Zur Sicherung der Refinanzierung des Leasinggeschäfts der Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading, hat die Porsche SE eine Ausfallgarantie gegeben. Für die vorgenannten Garantien liegt eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe von 49,9 % vor.

Weiterhin garantiert die Porsche SE den Anleihegläubigern der Porsche Holding Finance plc., Dublin, Irland die Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 360.000 Tausend Euro. Die Porsche SE garantiert für die Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, gegenüber den Kontrahenten der Aktienoptionen, die diese hält, die Erfüllung sämtlicher Verpflichtungen, die den Kontrahenten im Zusammenhang mit den Aktienoptionen zustehen. Zusätzlich hat sich die Porsche SE gegenüber der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, verpflichtet, alle Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verwalten und Halten der Aktienoptionen dieser zu ersetzen.

Die Porsche SE und die Volkswagen AG haben am 18./22. September 2009 eine Grundlagvereinbarung („GLV“) geschlossen, die die Schritte zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns beschreibt. Im Zuge der GLV und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge hat die Porsche SE die Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns von folgenden Risiken freigestellt, sofern sie vor dem Zeitpunkt der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH begründet sind:

- Die Porsche SE stellt die Volkswagen AG sowie die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten, Steuerverbindlichkeiten (zuzüglich Zinsen) und bestimmten Großschäden frei. Für diese Verpflichtungen wurden teilweise bereits Rückstellungen gebildet.
- Außerdem hat die Porsche SE der Volkswagen AG verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche AG gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien an der Porsche AG, auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche AG sowie auf das Vorliegen der für die operative Tätigkeit der Porsche AG erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Schutzrechte.

- Darüber hinaus stellt die Porsche SE die Porsche Zwischenholding GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen, frei.
- Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde für den Fall der Ausübung der Put- bzw. Call-Option zudem ein Einbehaltsmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart.

Alle oben genannten Haftungsrisiken bestehen vollumfänglich gegenüber verbundenen Unternehmen.

Zur Sicherung etwaiger Ansprüche gegenüber der Porsche SE im Zusammenhang mit einem Durchführungsvertrag wurde der Volkswagen AG eine Bankgarantie in Höhe von 1.000.000 Tausend Euro gestellt, für die von der Porsche SE ein Schuldanerkenntnis gegeben wurde. Als Sicherheit für die Bankgarantie wurden Aktien verpfändet.

Die Porsche SE hat im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben. Die Volkswagen AG hat die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt.

#### [20] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Bilanzstichtag bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen für Avalprovisionen und Treuhandsgebühren in Höhe von 6.360 Tausend Euro.

#### [21] Derivative Finanzinstrumente

	Nominalvolumen		Buchwert	
	Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
T€				
Zinssicherung	7.000.000	0	1.554	0
Aktienkurssicherung	0	468.616	0	21.810
Optionen auf Geschäftsanteile der Porsche Zwischenholding GmbH	3.892.750	3.892.750	13.029	9.627

Die Derivate zur Aktienkurssicherung hatten zum Bilanzstichtag einen negativen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 22.534 Tausend Euro, daher wurde für diese Position eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 724 Tausend Euro gebildet.

Die beizulegenden Zeitwerte für die Zins- und Aktienkurssicherungen wurden anhand vorhandener Marktinformationen oder geeigneter Bewertungsverfahren ermittelt.

Die Optionen auf den Verkauf der übrigen Geschäftsanteile der Porsche Zwischenholding GmbH sind zum Wert des Zeitpunktes der erstmaligen Erfassung angesetzt. Die Option mit positivem Zeitwert ist unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen. Aufgrund des Imparitätsprinzips wurde der zum Bilanzstich-

tag höhere Zeitwert (301.517 Tausend Euro) nicht angesetzt. Die Kaufoption mit negativem Zeitwert ist unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen und wurde zum Bilanzstichtag nicht umbewertet, da die Option mit dem zugrunde liegenden Basiswert, der sich im Besitz der Gesellschaft befindet, eine Bewertungseinheit bildet.

Weitere Optionen zur Aktienkursicherung mit einem Nominalvolumen in Höhe von 468.616 Tausend Euro sowie einem Buchwert von 8.224 Tausend Euro werden von der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH gehalten.

**[22] Angaben gem. § 160 Absatz 1 Nr. 8 Aktiengesetz**

Mitteilung vom 7. Januar 2004:

Die Porsche AG hat am 7. Januar 2004 folgende Mitteilung erhalten:

„Hiermit teilen wir Ihnen namens und auftrags der Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, welche wir anwaltlich vertreten, mit Sitz in Stuttgart, Kronenstraße 30, D-70174 Stuttgart, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG mit, dass der Stimmrechtsanteil der Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft am 19. Dezember 2003 die Schwellen von 5 Prozent, 10 Prozent, 25 Prozent, 50 Prozent und 75 Prozent der Stimmrechte überschritten hat und 100 Prozent beträgt. Davon sind der Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH 74,33 Prozent auf Grund Beitritts zu einem bestehenden Konsortialvertrag nach § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.“

Mitteilung vom 27. Oktober 2006:

Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie die Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), haben uns am 27. Oktober 2006 jeweils gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie der Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft hat am 20. Oktober 2006 jeweils die Schwellen von 5 %, 10 %, 25 %, 50 % und 75 % der Stimmrechte überschritten und beträgt nunmehr 100 %. Beiden Mitteilenden ist davon gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 25,67 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die einem Tochterunternehmen der Mitteilenden gehören. Beiden Mitteilenden ist ferner gemäß § 22 Abs. 2 WpHG jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 74,33 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die Dritten gehören, mit denen ein Tochterunternehmen der Mitteilenden sein Verhalten in Bezug auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt.“

Mitteilung vom 17. November 2006:

Die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie die Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), haben uns am 17. November 2006 jeweils gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie der Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft hat am 13. November 2006 jeweils die Schwellen von 5 %, 10 %, 25 %, 50 % und 75 % der Stimmrechte überschritten und beträgt nunmehr 100 %. Beiden Mitteilenden ist davon gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 24,44 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die einem Tochterunternehmen der Mitteilenden gehören. Beiden Mitteilenden ist ferner gemäß § 22 Abs. 2 WpHG ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 75,56 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die Dritten gehören, mit denen ein Tochterunternehmen der Mitteilenden sein Verhalten in Bezug auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft auf Grund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt.“

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

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.	
	in %	Stimmrechte	in %	Stimmrechte
Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart	87,74	767.726		
Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich	87,74	767.726	12,26	107.274
Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart	87,78	768.104		
Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich	87,78	768.104	12,22	106.896
Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart	87,78	768.104		
Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart	94,23	824.538		
Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich	94,23	824.538	5,77	50.462
Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart	92,36	808.125		
Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Österreich	92,36	808.125	7,64	66.875
Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald,	86,84	759.827		
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg, Österreich	86,84	759.827	13,16	115.173
Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald	86,84	759.827		
Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg, Österreich	86,84	759.827	13,16	115.173

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, Österreich	Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart
Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich	Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart
Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich	Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart
Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Österreich	Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart
Dipl. Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg, Österreich	Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald
Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg, Österreich	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 –“

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

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“

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

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.	
	in %	Stimmrechte
Prof. Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche, Zell am See, Österreich	99,84	873.569
Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Österreich	87,82	768.461
Hans-Peter Porsche, Salzburg, Österreich	87,82	768.461
Gerhard Anton Porsche, Mondsee, Österreich	94,27	824.895
Dr. Wolfgang Porsche, München	87,82	768.461
Dr. Oliver Porsche, Salzburg, Österreich	99,96	874.625
Kommerzialrat Louise Piëch, Thumersbach, Österreich	99,80	873.216
Louise Daxer-Piëch, Wien, Österreich	93,89	821.499
Mag. Josef Ahorner, Wien, Österreich	99,24	868.313
Mag. Louise Kiesling, Wien, Österreich	99,24	868.313
Dr. techn. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg, Österreich	86,94	760.719
Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg, Österreich	86,94	760.719
Porsche GmbH, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart	76,43	668.749

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 –“

Mitteilung vom 6. August 2008:

Die Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich teilte uns am 6. August 2008 als Korrektur zur Mitteilung vom 5. August 2008 folgendes mit:

„Der Stimmrechtsanteil der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung mit dem Sitz in Wien, Österreich, 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, Österreich; Ferdinand Piëch GmbH, HRB 163967 des Amtsgerichts München, mit dem Sitz in Grünwald, Deutschland.

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.“



Mitteilung vom 19. Dezember 2008:

Am 19. Dezember 2008 hat uns Herr Dr. Oliver Porsche, Österreich im Namen und in Vollmacht der Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland unter Berichtigung der Mitteilung vom 3. Januar 2003 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Familie Porsche Beteiligung GmbH an der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart am 30. Dezember 2002 die Stimmrechtsschwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte) betrug. Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (87.500.000 Stimmrechte).

Zurechnung am 30. Dezember 2002

Der Familie Porsche Beteiligung GmbH waren am 30. Dezember 2002 49,90% der Stimmrechte (4.365.970 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3% oder mehr: Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, Porsche GmbH, jeweils Stuttgart, Deutschland.

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

Zum heutigen Zeitpunkt sind der Familie Porsche Beteiligung GmbH 75,57% der Stimmrechte (661.208.000 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre beträgt 3% oder mehr: Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland.

Mitteilung vom 19. Dezember 2008:

Am 19. Dezember 2008 hat uns Herr Dr. Oliver Porsche, Österreich im eigenen Namen bzw. im Namen und in Vollmacht der im Folgenden aufgeführten Personen (im folgenden auch die 'Mitteilenden' genannt) unter Berichtigung der Korrekturmitteilung aus Januar 2007, veröffentlicht am 2. Februar 2007, gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1 WpHG mitgeteilt, dass die Höhe ihres jeweiligen Stimmrechtsanteils an der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart am 1. April 2002 100% (8.750.000 Stimmrechte) betrug. Sie beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (87.500.000 Stimmrechte).

Zurechnung am 1. April 2002

Den Mitteilenden waren diese Stimmrechte am 1. April 2002 gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 22 Abs. 2 WpHG wie folgt zuzurechnen:

Mitteilender nebst Anschrift	Zurechnung gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG		Zurechnung gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 2 WpHG	
	in %	Stimmrechte	in %	Stimmrechte
Mag. Josef Ahorner, Österreich	7,64	668.750	92,36	8.081.250
Mag. Louise Kiesling, Österreich	7,64	668.750	92,36	8.081.250
Dr. Oliver Porsche, Österreich	12,26	1.072.740	87,74	7.677.260
Kai Alexander Porsche, Österreich	12,26%	1.072.740	87,74	7.677.260
Mark Philipp Porsche, Österreich	12,26%	1.072.740	87,74	7.677.260
Peter Daniell Porsche, Österreich	12,22%	1.068.960	87,78	7.681.040

Die gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte der folgenden Mitteilenden wurden jeweils über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil jeweils 3% oder mehr betrug:

Mitteilender	Kontrolliertes Unternehmen
Mag. Josef Ahorner, Mag. Louise Kiesling	Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart
Dr. Oliver Porsche, Kai Alexander Porsche, Mark Philipp Porsche	Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart
Peter Daniell Porsche	Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre wurden den Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet wurden) 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 2 WpHG 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, Deutschland.

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

Den Mitteilenden sind diese Stimmrechte zum heutigen Zeitpunkt gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 22 Abs. 2 WpHG wie folgt zuzurechnen:

Mitteilender nebst Anschrift	Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG		Zurechnung gemäß § 22 Abs. 2 WpHG	
	in %	Stimmrechte	in %	Stimmrechte
Mag. Louise Kiesling, Österreich	25,67	224.611.000	74,33	650.389.000
Dr. Oliver Porsche, Österreich	25,67	224.611.000	74,33	650.389.000
Kai Alexander Porsche, Österreich	25,67	224.611.000	74,33	650.389.000
Mark Philipp Porsche, Österreich	25,67	224.611.000	74,33	650.389.000
Peter Daniell Porsche, Österreich	24,43	223.792.000	75,57	661.208.000

Die gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte der folgenden Mitteilenden werden zum heutigen Zeitpunkt jeweils über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil jeweils 3% oder mehr beträgt:

Mitteilender	Kontrolliertes Unternehmen
Mag. Josef Ahorner, Österreich, Mag. Louise Kiesling, Österreich, Dr. Oliver Porsche, Österreich, Kai Alexander Porsche, Österreich, Mark Philipp Porsche, Österreich	Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piëch GmbH, Grünwald, Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Grünwald
Peter Daniell Porsche	Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden den Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden) zum heutigen Zeitpunkt 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland, Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland.

Mitteilung vom 14. Mai 2009:

Am 23. Dezember 2008 um 19.22 Uhr wurde von der Porsche Automobil Holding SE eine 'Korrektur der Veröffentlichung einer sonstigen Stimmrechtsmitteilung' veröffentlicht, die als 'Korrektur einer Veröffentlichung gemäß § 25 Abs. 1 WpHG a.F.' bezeichnet wurde. Berichtigend wird hiermit mitgeteilt, dass es sich um die 'Korrektur der Veröffentlichung einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG' sowie die 'Korrektur einer Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG' gehandelt hat.

Nachfolgend wird nochmals der Wortlaut der Veröffentlichung vom 23. Dezember 2008 um 19.22 Uhr wiedergegeben:

'Am 19. Dezember 2008 hat uns Herr Dr. Oliver Porsche, Österreich im Namen und in Vollmacht der Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland unter Berichtigung der Mitteilung vom 3. Januar 2003 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Familie Porsche Beteiligung GmbH an der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart am 30. Dezember 2002 die Stimmrechtsschwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte) betrug. Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (87.500.000 Stimmrechte).

Zurechnung am 30. Dezember 2002

Der Familie Porsche Beteiligung GmbH waren am 30. Dezember 2002 49,90% der Stimmrechte (4.365.970 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3% oder mehr: Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, Porsche GmbH, jeweils Stuttgart, Deutschland.

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

Zum heutigen Zeitpunkt sind der Familie Porsche Beteiligung GmbH 75,57% der Stimmrechte (661.208.000 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre beträgt 3% oder mehr: Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland.'

Mitteilung vom 1. September 2009:

Am 01.09.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

„(1) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG melden wir hiermit für und im Namen des Staates Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, P.O. Box: 23224, Doha, Qatar, dass seine indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betrogen (8.750.000 Stimmrechte), die gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG dem Staat Qatar zuzurechnen sind. Die

Stimmrechte, die sämtlich dem Staat Qatar zuzurechnen sind, werden von den folgenden Unternehmen, die durch ihn kontrolliert werden und deren zuzurechnender Anteil an den Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

- (a) Qatar Investment Authority, P.O. Box: 23224, Doha, Qatar;
- (b) Qatar Holding LLC, Qatar Finance Centre, 8th Floor, Q-Tel Tower, West Bay, Doha, Qatar;
- (c) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., 65 Boulevard Grande-Duchesse Charlotte, L-1331, Luxemburg;
- (d) Qatar Holding Netherlands B.V., Prins Bernhardplein 200, 1097 JB Amsterdam, Niederlande.

(2) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG geben wir hiermit für und im Namen der Qatar Investment Authority, P.O. Box: 23224, Doha, Qatar bekannt, dass ihre indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte), die sämtlich gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG der Qatar Investment Authority zuzurechnen sind. Die Stimmrechte, die der Qatar Investment Authority gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen sind, werden von den bereits unter (1) (b) bis (d) aufgeführten Unternehmen gehalten, die durch sie kontrolliert werden und deren zuzurechnender Anteil an den Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3 % oder mehr beträgt.

(3) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG geben wir hiermit für und im Namen der Qatar Holding LLC, Qatar Finance Centre, 8th Floor, Q-Tel Tower, West Bay, Doha, Qatar bekannt, dass ihre indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte), die sämtlich gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG der Qatar Holding LLC zuzurechnen sind. Die Stimmrechte, die der Qatar Holding LLC gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen sind, werden von den bereits unter (1) (c) bis (d) aufgeführten Unternehmen gehalten, die durch sie kontrolliert werden und deren zuzurechnender Anteil an den Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3 % oder mehr beträgt.

(4) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG geben wir hiermit für und im Namen der Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., 65 Boulevard Grande-Duchesse Charlotte, L-1331, Luxemburg bekannt, dass ihre indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte), die sämtlich gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG der Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. zuzurechnen sind. Die Stimmrechte, die der Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen sind, werden von dem bereits unter (1) (d) aufgeführten Unternehmen gehalten, das durch sie kontrolliert wird und dessen zuzurechnender Anteil an den Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE 3 % oder mehr beträgt.

(5) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG geben wir hiermit für und im Namen der Qatar Holding Netherlands B.V., Prins Bernhardplein 200, 1097 JB Amsterdam, Niederlande bekannt, dass ihre direkten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte).

Frankfurt am Main, den 1. September 2009“

Mitteilung vom 18. Dezember 2009:

Am 18.12.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

„gemäß § 21 Abs. 1 WpHG melden wir hiermit für und im Namen der Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, dass ihre direkten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 18. Dezember 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte).

Frankfurt am Main, den 18. Dezember 2009“

**[23] Geschäfte mit nahe stehenden Unternehmen und Personen**

Alle Geschäfte mit nahe stehenden Personen sind zu marktüblichen Bedingungen zustande gekommen.

**[24] Erklärung zum Corporate Governance Kodex**

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben am 20. November 2009 die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung abgegeben und den Aktionären der Porsche SE auf der Homepage [www.porsche-se.com](http://www.porsche-se.com) dauerhaft zugänglich gemacht. Die Abgabe der nächsten Entsprechenserklärung ist zum 13. Oktober 2010 geplant.

**[25] Honoraraufwand**

T€	2009/10	2008/09
Abschlussprüfung	253	380
Sonstige Bestätigungsleistungen	993	670
Steuerberatungsleistungen	1.885	264
Sonstige Leistungen	1.101	1.193
	<b>4.232</b>	<b>2.507</b>

In der Position Abschlussprüfung ist das gesamte Honorar für die Jahresabschlussprüfung sowie für die Konzernabschlussprüfung der Porsche SE erfasst.

**[26] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands**

Die Bezüge des Vorstands betragen für das Geschäftsjahr 2009/10 insgesamt 1.853 Tausend Euro. Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2009/10 belaufen sich auf 2.209 Tausend Euro. Die individualisierten Bezüge sind im Lagebericht dargestellt.

Stuttgart, den 1. Oktober 2010

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Thomas Edig

Hans Dieter Pötsch

## Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE (Bestandteil des Anhangs zum Jahresabschluss)

### Mitglieder des Aufsichtsrats

#### **Dr. Wolfgang Porsche**

Diplom-Kaufmann  
Vorsitzender

#### **Uwe Hück\***

Stellvertretender Vorsitzender  
Stellvertretender Vorsitzender des  
Betriebsrats der  
Porsche Automobil Holding SE  
Vorsitzender des Gesamt- und  
Konzernbetriebsrats der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Betriebsratsvorsitzender  
Zuffenhausen und Ludwigsburg

#### **Hans Baur\***

Diplom-Ingenieur  
Gewerkschaftssekretär

#### **Berthold Huber\***

1. Vorsitzender der IG-Metall

#### **Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani (seit 29. Januar 2010)**

Minister of business and trade

#### **Prof. Dr. Ulrich Lehner**

Mitglied des Gesellschafterausschusses  
der Henkel AG & Co. KGaA

#### **Peter Mosch\***

Betriebsrat der  
Porsche Automobil Holding SE  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG

#### **Bernd Osterloh\***

Vorsitzender des Betriebsrats der  
Porsche Automobil Holding SE  
Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats  
der Volkswagen AG

#### **Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch**

Diplom-Ingenieur ETH

#### **Dr. Hans Michel Piëch**

Rechtsanwalt

#### **Dr. Ferdinand Oliver Porsche**

Beteiligungsmanagement

#### **Hans-Peter Porsche (bis 29. Januar 2010)**

Ingenieur

#### **Werner Weresch\***

Betriebsrat der  
Porsche Automobil Holding SE  
Betriebsrat der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

\* Arbeitnehmervertreter  
Stand: 31. Juli 2010

### **Mitglieder des Vorstands**

**Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn  
(seit 25. November 2009)**

Diplom-Ingenieur

Vorsitzender des Vorstands der  
Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG  
und Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG  
Geschäftsbereich Konzern Forschung und Entwick-  
lung

**Hans Dieter Pötsch  
(seit 25. November 2009)**

Diplom-Wirtschaftsingenieur

Finanzvorstand der  
Porsche Automobil Holding SE

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG  
Geschäftsbereich Finanzen und Controlling

**Michael Macht  
(bis 30. September 2010)**

Diplom-Ingenieur

Allgemeine technische  
Produktangelegenheiten

Vorsitzender des Vorstands der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
(bis 30. September 2010)

**Thomas Edig**

Diplom-Betriebswirt (BA)

Kaufmännische und administrative  
Angelegenheiten

Stellvertretender Vorsitzender  
des Vorstands der  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG



**Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten  
sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien  
(Bestandteil des Anhangs zum Jahresabschluss)**

**Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE**

**Dr. Wolfgang Porsche  
(Vorsitzender)**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz) <sup>1)</sup>  
Volkswagen AG, Wolfsburg
- B) Porsche Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (Vorsitz)  
Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)  
(seit 25. Februar 2010)  
Porsche Austria GmbH, Salzburg (Vorsitz)  
(seit 25. Februar 2010)  
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,  
Salzburg (Vorsitz)  
Porsche Bank AG, Salzburg (stv. 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)  
Schmittenhöhebahnen AG, Zell am See

**Uwe Hück  
(stellvertretender Vorsitzender)**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart  
(stv. Vorsitz) <sup>5)</sup>

**Hans Baur**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart <sup>2)</sup>  
Berthold Leibinger GmbH, Ditzingen

**Berthold Huber**

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg (stv. Vorsitz)  
(seit 25. Mai 2010)  
AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)  
Siemens AG, München (stv. Vorsitz)

**Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz  
Bin Jassim Al-Thani (seit 29. Januar 2010)**

- B) Qatar Foundation Board, Doha (Vorsitz)  
Qatar Foundation Endowment Fund, Doha  
Investcorp, Manama  
Qatar National Bank, Doha

**Prof. Dr. Ulrich Lehner**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart <sup>6)</sup>  
(bis 30. November 2009)  
Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)  
HSBC Trinkaus & Burkhardt AG, Düsseldorf  
E.ON AG, Düsseldorf  
ThyssenKrupp AG, Düsseldorf  
Henkel Management AG, Düsseldorf
- B) Dr. August Oetker KG, Bielefeld  
Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf  
Novartis AG, Basel

**Peter Mosch**

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg  
AUDI AG, Ingolstadt

**Bernd Osterloh**

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg  
Auto 5000 GmbH, Wolfsburg  
Autostadt GmbH, Wolfsburg  
Wolfsburg AG, Wolfsburg  
Projekt Region Braunschweig GmbH,  
Braunschweig  
Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg  
VfL Wolfsburg Fussball GmbH, Wolfsburg

**Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH  
Ferdinand K. Piëch**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart <sup>3)</sup>  
Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz)  
MAN SE, München (Vorsitz)  
AUDI AG, Ingolstadt
- B) Porsche Holding GmbH, Salzburg  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg  
Porsche Retail GmbH, Salzburg  
(seit 25. Februar 2010)  
Porsche Austria GmbH, Salzburg  
(seit 25. Februar 2010)

**Dr. Hans Michel Piëch**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart <sup>4)</sup>  
Volkswagen AG, Wolfsburg  
(seit 07. August 2009)  
AUDI AG, Ingolstadt (seit 19. November 2009)
- B) Porsche Holding GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)  
Porsche Retail GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)  
(seit 25. Februar 2010)  
Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)  
(seit 16. Februar 2010)  
Porsche Bank AG, Salzburg  
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading  
Porsche Cars North America Inc.,  
Wilmington  
Porsche Ibérica S.A., Madrid  
Porsche Italia S.p.A., Padua  
Volksoper Wien GmbH, Wien  
Schmittenhöhebahnen AG, Zell am See

**Dr. Ferdinand Oliver Porsche**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart <sup>3)</sup>  
Volkswagen AG, Wolfsburg  
(seit 07. August 2009)  
AUDI AG, Ingolstadt  
(seit 19. November 2009)  
Voith AG, Heidenheim
- B) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH &  
Co. KG, Bietigheim-Bissingen  
PGA S.A., Paris  
Eterna S.A., Grenchen

**Hans-Peter Porsche (bis 29. Januar 2010)**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart <sup>3)</sup>
- B) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH  
& Co. KG, Bietigheim-Bissingen  
FAP Beteiligungen AG, Salzburg (Vorsitz)  
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,  
Salzburg (stv. Vorsitz)  
Porsche Holding GmbH, Salzburg  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg

**Werner Weresch**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart <sup>2)</sup>

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Juli 2010 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE.

A) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten  
B) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

<sup>1)</sup> bis 30. November 2009 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 722287),  
seit 30. November 2009 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 730623)

<sup>2)</sup> bis 30. November 2009 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 722287),  
seit 6. April 2010 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 730623)

<sup>3)</sup> bis 30. November 2009 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 722287),  
seit 30. März 2010 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 730623)

<sup>4)</sup> bis 30. November 2009 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 722287),  
vom 30. November 2009 bis 15. Dezember 2009 und seit 30. März  
2010 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 730623)

<sup>5)</sup> bis 30. November 2009 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 722287),  
vom 30. November 2009 bis 30. März 2010 und seit 6. April 2010  
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (HRB-Nr. 730623)

<sup>6)</sup> (HRB-Nr. 722287)

## Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

### Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn (seit 25. November 2009) (Vorsitzender)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart  
(seit 15. Dezember 2009)  
AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)  
Salzgitter AG, Salzgitter  
FC Bayern München AG, München
- B) Scania AB, Södertälje (Vorsitz)  
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)  
(seit 1. Januar 2010)  
Porsche Holding GmbH, Salzburg  
(seit 18. Dezember 2009)  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg  
(seit 18. Dezember 2009)  
Bentley Motors Ltd., Crewe  
Volkswagen (China) Investment Company Ltd.,  
Beijing (Vorsitz)  
Volkswagen Group of America, Inc.,  
Herndon, Virginia (Vorsitz)

### Hans Dieter Pötsch (seit 25. November 2009)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart  
(seit 30. März 2010)  
AUDI AG, Ingolstadt  
Volkswagen Financial Services AG,  
Braunschweig (Vorsitz)  
Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)  
Allianz Versicherungs-AG, München  
Bizerba GmbH & Co. KG, Balingen  
(bis 31. Dezember 2009)
- B) Bentley Motors Ltd., Crewe  
Volkswagen Group of America, Inc.,  
Herndon, Virginia  
Scania AB, Södertälje  
Porsche Holding GmbH, Salzburg  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg

### Michael Macht (bis 30. September 2010)

- B) Porsche Consulting GmbH,  
Bietigheim-Bissingen (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 Japan K.K., Tokio  
Porsche Enterprises Inc., Wilmington  
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand  
(bis 30. November 2009)  
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig  
(bis 30. November 2009)  
PIKS Porsche-Information-Kommunikation  
Services GmbH, Stuttgart  
(bis 30. November 2009)  
Beirat KS ATAG  
(bis 30. November 2009)

### Thomas Edig

- A) DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart
- B) Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen  
Porsche Logistik GmbH, Stuttgart  
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig  
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für  
Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg/N.  
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand  
(bis 11. Dezember 2009)

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Juli 2010 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem Vorstand  
der Porsche Automobil Holding SE.

A) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten  
B) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

„Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst wurde, der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. August 2009 bis 31. Juli 2010 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung 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 Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht 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 der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. 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 Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Stuttgart, 1. Oktober 2010

Ernst & Young GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hollweg

Benzinger

Wirtschaftsprüfer

Wirtschaftsprüfer