

Geschäftsbericht
Rumpfgeschäftsjahr
2010

Porsche Konzern in Zahlen

		2010 IFRS	2009/10 IFRS	2008/09 IFRS	2007/08 IFRS	2006/07 IFRS	2005/06 IFRS	2004/05 IFRS	2003/04 IFRS	2002/03 HGB	2001/02 HGB
Finanzen											
Umsatz	Mio. €	0	0 ^a	0 ^a	7.466	7.368	7.273 ^a	6.574	6.148	5.583	4.857
davon Inland	Mio. €	0	0 ^a	0 ^a	1.365	1.326	1.234	1.267	1.214	1.483	1.121
davon Ausland	Mio. €	0	0 ^a	0 ^a	6.101	6.042	6.039	5.307	4.934	4.100	3.736
Bilanzsumme	Mio. €	29.666	28.152	213.565	45.577	23.332	14.641	9.710	9.014	6.315	5.409
Eigenkapital	Mio. €	17.214	15.197	48.479	16.846	9.481	5.338	3.420	2.921	1.755	1.467
Anlagevermögen	Mio. €	24.258	22.707	85.066	11.168	9.760	5.681	2.428	2.380	2.663	2.208
Investitionen	Mio. €	0	21.964	22.410	1.383	3.881	4.083	919	1.111	1.295	1.120
Personalaufwand	Mio. €	11	17 ^a	74 ^a	1.359	1.264	1.037	965	950	850	799
Abschreibungen	Mio. €	0	0 ^a	0 ^a	569	532	489	511	382	392	279
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	639	5.855 ^a	-2.559 ^a	8.569	5.857	2.110 ^a	1.238	1.137	933	829
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	1.286	-454	-3.563	6.392	4.242	1.393 ^a	779	690	565	462
Ausschüttungssumme	Mio. €	6	17	8	472	385	157	87	70	59	297
Dividende je Stückaktie¹											
Stammaktie	€	6	0,094	0,044	0,694+2,00	0,694+1,50	0,594+0,30	0,494	0,394	0,334	0,294+1,40
Vorzugsaktie	€	6	0,10	0,050	0,700+2,00	0,700+1,50	0,600+0,30	0,5	0,4	0,34	0,300+1,40
Ergebnis je Stammaktie ¹	€	7,28	32,67 ^a	-13,68 ^a	35,943	23,98	7,81	4,468	3,963	-	-
Ergebnis je Vorzugsaktie ¹	€	7,29	32,68 ^a	-13,67 ^a	35,949	23,986	7,822	4,474	3,969	-	-
Mitarbeiter (zum Bilanzstichtag)	Anzahl	36	37	375.959	12.202	11.571	11.384	11.878	11.668	10.699	10.143
Absatz Neufahrzeuge Gesamt⁵	Fahrzeuge	-	-	3.082.837	98.652	97.515	96.794	88.379	76.827	66.803	54.234
davon Absatz Neufahrzeuge Volkswagen Konzern ⁵	Fahrzeuge	-	-	3.007.599	-	-	-	-	-	-	-
davon Absatz Neufahrzeuge Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ⁵	Fahrzeuge	-	-	75.238	98.652	97.515	96.794	88.379	76.827	66.803	54.234
Inland Porsche ⁵	Fahrzeuge	-	-	12.291	13.524	14.314	13.921	13.902	12.176	13.896	12.825
Ausland Porsche ⁵	Fahrzeuge	-	-	62.947	85.128	83.201	82.873	74.477	64.651	52.907	41.409
911 ⁵	Fahrzeuge	-	-	27.070	31.423	37.415	34.386	27.826	23.704	27.789	32.337
Boxster/Cayman ^{3,5}	Fahrzeuge	-	-	13.140	21.747	26.146	27.906	18.009	12.988	18.411	21.897
Cayenne ⁵	Fahrzeuge	-	-	34.265	45.478	33.943	34.134	41.884	39.913	20.603	-
Panamera ⁵	Fahrzeuge	-	-	763	0	-	-	-	-	-	-
Carrera GT & RS Spyder ⁵	Fahrzeuge	-	-	0	4	11	368	660	222	-	-
Produktion Gesamt⁵	Fahrzeuge	-	-	2.899.388	105.162	101.844	102.602	90.954	81.531	73.284	55.050
davon Produktion Volkswagen Konzern ⁵	Fahrzeuge	-	-	2.822.649	-	-	-	-	-	-	-
davon Produktion Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ⁵	Fahrzeuge	-	-	76.739	105.162	101.844	102.602	90.954	81.531	73.284	55.050
911 ⁵	Fahrzeuge	-	-	27.776	34.303	38.959	36.504	28.619	26.650	29.564	33.061
Boxster/Cayman ^{3,5}	Fahrzeuge	-	-	14.403	22.356	26.712	30.680	20.321	13.462	18.788	21.989
Cayenne ⁵	Fahrzeuge	-	-	32.640	48.497	36.169	35.128	41.299	41.149	24.925	-
Panamera ⁵	Fahrzeuge	-	-	1.920	3	-	-	-	-	-	-
Carrera GT & RS Spyder ⁵	Fahrzeuge	-	-	0	3	4	290	715	270	7	-

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

² Inkl. Anteil aus nicht fortzuführendem Geschäftsbereich der CTS Gruppe

³ Cayman ab Geschäftsjahr 2005/06

⁴ Fortgeführte Tätigkeiten (Werte für das Geschäftsjahr 2008/09 angepasst)

⁵ Aufgrund der Entkonsolidierung der ehemaligen Teilkonzerne Porsche und Volkswagen im Geschäftsjahr 2009/10 werden für das Geschäftsjahr 2009/10 keine Absatz- und Produktionszahlen dargestellt.

⁶ Ein Vorschlag an die Hauptversammlung zur Verwendung des Bilanzgewinns lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses durch den Vorstand noch nicht vor.

Porsche Automobil Holding SE Rumpfgeschäftsjahr 2010

2010





2010

Umstellung des Geschäftsjahres

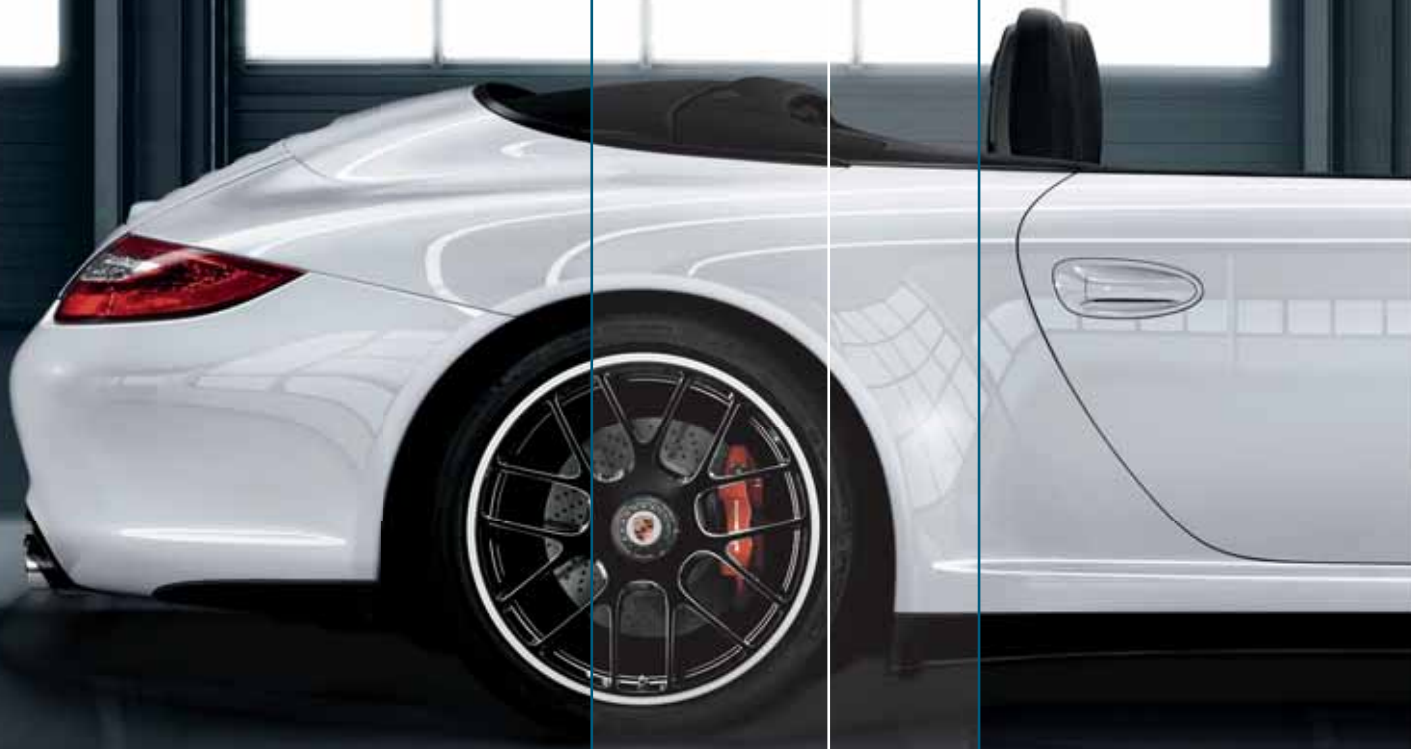
Im Hinblick auf die Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit Volkswagen hat die Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Januar 2010 beschlossen, das zuvor vom 1. August bis zum 31. Juli des folgenden Kalenderjahres dauernde Geschäftsjahr der Gesellschaft mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 auf das Kalenderjahr umzustellen. Für den Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 wurde ein Rumpfgeschäftsjahr gebildet, welches Basis des vorliegenden Abschlusses ist.

1

6	An unsere Aktionäre
8	Brief an unsere Aktionäre
10	Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE
12	Bericht des Aufsichtsrats
20	Corporate Governance Bericht
26	Vergütungsbericht (Teil des Lageberichts)

36	Das Unternehmen	124	Konzernabschluss
38	Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE	127	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
38	Wesentliche Ereignisse	128	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
46	Geschäftsverlauf	129	Konzernbilanz
50	Kapitalmarkt	130	Konzern-Kapitalflussrechnung
52	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage	132	Konzern-Eigenkapitalspiegel
57	Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB)	134	Konzernanhang
61	Wertsteigernde Faktoren	230	Bilanzeid
84	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung	231	Bestätigungsvermerk
113	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	232	Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
114	Prognosebericht und Ausblick	235	Bilanz der Porsche Automobil Holding SE
118	Märkte	236	Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

1



An unsere Aktionäre



Carrera GTS





Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Porsche Automobil Holding SE konnte ihre Performance im Rumpfgeschäftsjahr 2010 deutlich verbessern. Hierfür steht als Beleg ein starkes Konzernergebnis nach Steuern von 1,29 Milliarden Euro.

Unser Unternehmen fährt wieder eindeutig auf Erfolgskurs. Der Motor dafür ist die hervorragende operative Entwicklung unserer beiden Beteiligungen. Porsche legt mit seiner hohen Profitabilität weiterhin die Messlatte in der Automobilindustrie und überzeugt mehr denn je mit faszinierenden Fahrzeugen. Der Volkswagen Konzern hat auch im Aufschwung bewiesen, wie überlegen seine Mehrmarkenstrategie ist.

Auch auf dem Weg zur Bildung des integrierten Automobilkonzerns sind wir ein gutes Stück vorangekommen. Gemeinsame Projektteams arbeiten mit Hochdruck daran, die Voraussetzungen für das Zusammengehen von Volkswagen und Porsche zu schaffen und die operative Zusammenarbeit voranzutreiben. Darüber hinaus konnten wir ein wichtiges steuerliches Thema erledigen. Durch die Einigung mit der Finanzverwaltung über die steuerliche Behandlung von Aktienoptionsgeschäften aus den Vorjahren konnten wir gebildete Rückstellungen auflösen und dieses Kapitel endgültig schließen. In den USA haben wir zudem vor Gericht einen Etappensieg errungen: Im vergangenen Dezember hat das zuständige US-Gericht sämtliche Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE und frühere Vorstandsmitglieder als unzulässig abgewiesen. Die Kläger haben im Januar 2011 gegen diese Entscheidung Berufung eingelegt.

Der wichtigste Meilenstein des aktuellen Geschäftsjahres 2011 ist die Kapitalerhöhung. Damit schaffen wir nicht nur die wesentliche Voraussetzung für die angestrebte Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG. Der geplante Emissionserlös von fünf Milliarden Euro ist auch der entscheidende Faktor für die weitgehende Entschuldung der Gesellschaft. Vor diesem Hintergrund war die Zustimmung der Aktionärinnen und Aktionäre für diese Kapitalerhöhung auf der Hauptversammlung der Porsche SE am 30. November 2010 ein deutliches Zukunftssignal. Zugleich nehmen wir das klare Votum als Beleg für das große Vertrauen der Anteilseigner in die Zukunft des Unternehmens. Die vorgeschlagene Kapitalerhöhung wurde nicht nur von den Stammaktionären einstimmig angenommen, sondern, bei einer sehr hohen Präsenz von über 50 Prozent, auch von mehr als 88 Prozent der Vorzugsaktionäre genehmigt.

Dennoch sind wir uns bewusst, dass der in der Grundlagvereinbarung vorgesehene Zeitplan, der eine Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG im Jahr 2011 vorsieht, möglicherweise nicht eingehalten werden kann. Die rechtliche und steuerliche Prüfung der Transaktion ist noch nicht abgeschlossen. So können die Auswirkungen der in den USA erhobenen Schadensersatzklagen sowie von in Deutschland geltend gemachten Schadensersatzansprüchen gegenwärtig noch nicht endgültig bewertet werden. Zudem hat die



Staatsanwaltschaft Stuttgart im Februar 2011 mitgeteilt, dass die Ermittlungsverfahren gegen zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE länger dauern als geplant. Mit ihrem Abschluss ist voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen. Damit ist die Wahrscheinlichkeit, die Verschmelzung noch 2011 hinzubekommen, aus Sicht des Vorstands der Porsche SE von 70 auf 50 Prozent gesunken.

Der Vorstand der Porsche SE geht derzeit davon aus, dass bei erfolgreicher Klärung der noch offenen Themen die Verschmelzung gegebenenfalls auch noch nach 2011 gelingen kann. Und er weiß dabei wichtige Beteiligte hinter sich: Volkswagen, Porsche, die Familien Porsche und Piëch sowie die Arbeitnehmervertreter beider Unternehmen. Aber selbst wenn juristische oder steuerliche Faktoren uns auf den alternativen Weg einer vollständigen Erhöhung der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH führen sollten, bliebe die Porsche SE mit rund 50,7 Prozent der Stammaktien an der Volkswagen AG ein höchst attraktives Investment.

Zwei Dinge stehen damit fest: Erstens, der integrierte Automobilkonzern wird kommen. Denn hinter dem Zusammengehen von Porsche und Volkswagen steht eine überzeugende industrielle Logik. Alle Weichen für den gemeinsamen Erfolg sind gestellt. Und zweitens wird die faszinierende Traditionsmarke Porsche in dem neuen, starken Konzernverbund ihr großes Potential erst voll entfalten können. Eine Verdoppelung ihrer Absatzzahlen unter Beibehaltung der hohen Profitabilität und Exklusivität ist für die Marke Porsche das erklärte Ziel.

Als Aktionärinnen und Aktionäre der Porsche SE nehmen Sie Teil an dieser Entwicklung. Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen in ein Unternehmen, das bei Produkten, Markenstärke, Innovationskraft und Rendite zum Besten gehören wird, was die Automobilindustrie zu bieten hat.

Martin Winterkorn

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE

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

Seine Exzellenz Scheich

Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani

Chairman des Boards der Qatar Foundation
International, USA
Board-Mitglied der Qatar National Bank,
von InvestCorp und des
Qatar Foundation Endowment Fund

Hans Baur*

Diplom-Ingenieur
Gewerkschaftssekretär

Berthold Huber*

1. Vorsitzender der IG-Metall

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

Werner Weresch*

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

* Arbeitnehmersvertreter
Stand 31. Dezember 2010



Mitglieder des Vorstands

Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn

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 Entwicklung

Hans Dieter Pötsch

Diplom-Wirtschaftsingenieur

Finanzvorstand der
Porsche Automobil Holding SE
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG
Geschäftsbereich Finanzen und Controlling

Matthias Müller

(seit 13. Oktober 2010)

Diplom-Informatiker

Produkte und Technik
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
(seit 1. Oktober 2010)

Thomas Edig

Diplom-Betriebswirt (BA)

Kaufmännische und administrative
Angelegenheiten
Stellvertretender Vorsitzender
des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Dr. Ing. E. h. 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)



Sehr geehrte Damen und Herren,

im abgelaufenen Rumpfgeschäftsjahr 2010 (1. August 2010 bis 31. Dezember 2010) ist die Porsche Automobil Holding SE einen weiteren großen Schritt auf dem Weg zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit der Volkswagen AG vorangekommen. In der ordentlichen Hauptversammlung am 30. November 2010 stimmten sowohl die Stamm- als auch die Vorzugsaktionären von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kapitalmaßnahmen mit einem angestrebten Bruttoemissionserlös in Höhe von bis zu 5 Milliarden Euro zu. Es ist beabsichtigt, mit den aus der Kapitalerhöhung zufließenden Mitteln die Verschuldung der Porsche Automobil Holding SE weiter deutlich zu reduzieren.

Während des gesamten Rumpfgeschäftsjahrs befasste sich der Aufsichtsrat mit der wirtschaftlichen Situation und der Finanz-, Ertrags- und Liquiditätslage der Porsche Automobil Holding SE und der mit ihr gemäß § 15 AktG verbundenen Unternehmen und nahm die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Beratungs- und Kontrollaufgaben wahr.

Der Aufsichtsrat tagte im abgelaufenen Rumpfgeschäftsjahr in einer außerordentlichen und zwei ordentlichen Sitzungen. Im Falle ihrer Abwesenheit haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt. Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani und Herr Peter Mosch waren bei weniger als der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen anwesend.

Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Beratungs- und Kontrollaufgaben während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands sowie in Sitzungen informiert. Die Berichterstattung erstreckte sich insbesondere auf die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf sowie die Geschäftspolitik und die Entwicklung der Finanz-, Ertrags- und Liquiditätslage. Der Aufsichtsrat hat in die ihm vorgelegten wesentlichen Planungs- und Abschlussunterlagen Einsicht genommen und sich von deren Richtigkeit und Angemessenheit überzeugt. Er prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen im gebotenen Maß und hinterfragte



diese kritisch. Zwischen den einzelnen Aufsichtsratssitzungen führten Aufsichtsratsmitglieder Gespräche mit den Mitgliedern des Vorstands. Darüber hinaus stand der Aufsichtsratsvorsitzende im Berichtszeitraum in kontinuierlichem Kontakt mit dem Vorstand.

Der Aufsichtsrat befasste sich mit der angestrebten Schaffung des integrierten Automobilkonzerns und sonstigen grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Liquiditäts-, Investitions- und Personalplanung. Er stimmte nach eingehender Prüfung sämtlichen Angelegenheiten zu, die ihm vom Vorstand entsprechend der Mitbestimmungsvereinbarung, der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstands zur Beschlussfassung oder Zustimmung vorgelegt wurden. Solche Angelegenheiten waren insbesondere der Abschluss einer Vereinbarung über die Änderung der unter anderem mit den Familien Porsche und Piëch zuzuordnenden Stammaktionären vereinbarten Kapitalerhöhungszusage sowie das Stimmverhalten in der ordentlichen Hauptversammlung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft in Bezug auf die Entlastung der Verwaltung für das Geschäftsjahr 2009/10.

Der Aufsichtsrat hat überwacht, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führt und alle notwendigen Maßnahmen rechtzeitig vorgenommen hat. Dies gilt auch für angemessene Maßnahmen zur Risikoversorge und der Compliance. Der Aufsichtsrat hat ferner überwacht, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat und dass das danach einzurichtende Risikoüberwachungssystem effektiv arbeitet.

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats im Rumpfgeschäftsjahr 2010

In einer außerordentlichen Sitzung am 28. September 2010 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem durch mehrere Aktionäre gestellten Antrag auf Bestellung eines Sonderprüfers und verabschiedete eine Stellungnahme. In der ersten ordentlichen Aufsichtsratssitzung des Rumpfgeschäftsjahrs 2010 am 13. Oktober 2010 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Matthias Müller zum Mitglied des Vorstands. Ferner billigte der Aufsichtsrat den Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr

2009/10. Ein Prüfungsschwerpunkt war dabei die Bewertung der Put- und Call-Option auf die bei der Porsche Automobil Holding SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Der Aufsichtsrat ließ sich zudem durch den Vorstand über die Geschäftslage unterrichten. Außerdem fasste der Aufsichtsrat Beschlussvorschläge an die ordentliche Hauptversammlung am 30. November 2010 und stimmte dem Abschluss einer Vereinbarung über die Änderung der unter anderem mit den den Familien Porsche und Piëch zuzuordnenden Stammaktionären vereinbarten Kapitalerhöhungszusage zu. In der zweiten und zugleich letzten ordentlichen Aufsichtsratssitzung des Rumpfgeschäftsjahrs 2010 am 29. November 2010 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der am folgenden Tag stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung und der für das erste Halbjahr 2011 geplanten Kapitalerhöhung mit einem angestrebten Bruttoemissionserlös in Höhe von bis zu 5 Milliarden Euro. Außerdem ließ sich der Aufsichtsrat durch den Vorstand über die Geschäftslage unterrichten.

Effiziente Arbeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat insgesamt drei Ausschüsse eingerichtet, die die Arbeit im Plenum effektiv unterstützen. Dies sind im abgelaufenen Rumpfgeschäftsjahr 2010 der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss und der Nominierungsausschuss. Die Ausschüsse bereiten Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie Themen vor, die im Plenum zu behandeln sind. In Einzelfällen wurden im gesetzlichen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats auf Ausschüsse übertragen.

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte sowie über Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder, soweit nicht die Festsetzung der Vergütung oder deren Herabsetzung betroffen ist.

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und jeweils einem aus der Mitte des Aufsichtsrats zu wählenden Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter zusammen. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen Stellvertreter Herrn Uwe Hück gehören Herr Dr. Hans Michel Piëch als Vertreter der Anteilseigner und Herr Bernd Osterloh als Vertreter der Arbeitnehmer dem Präsidialausschuss an. Der Präsidialausschuss tagte im Rumpfgeschäftsjahr 2010 zweimal.

Der Vermittlungsausschuss musste nicht einberufen werden. Über die Arbeit des Präsidialausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenium regelmäßig berichtet.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung der Rechnungslegungsprozesse, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Compliance Systems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems sowie der Abschlussprüfung.

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner als Vorsitzendem sowie den Herren Uwe Hück, Bernd Osterloh und Dr. Ferdinand Oliver Porsche. Der Prüfungsausschuss tagte zweimal und berichtete dem Aufsichtsratsplenium regelmäßig über seine Tätigkeit.

In seiner Sitzung am 12. Oktober 2010 befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dem Risikobericht (September 2010) sowie dem aktuellen Verfahrensstand der Schadensersatzklagen von US-Hedgefonds gegen die Porsche Automobil Holding SE. Darüber hinaus prüfte der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss 2009/10, den zusammengefassten Lagebericht sowie den Abhängigkeitsbericht und empfahl dem Aufsichtsratsplenium, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen. Ferner empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsratsplenium der Hauptversammlung, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, als Abschlussprüfer für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 vorzuschlagen. In der zweiten Sitzung am 26. November 2010 erörterte der Prüfungsausschuss die Zwischenmitteilung der Porsche Automobil Holding SE für den Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Oktober 2010 sowie den Risikobericht (November 2010) und nahm sie zustimmend zur Kenntnis.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss spricht Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern aus. Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der auch Vorsitzender des Nominierungsausschusses ist, sowie drei weiteren Vertretern der Anteilseigner. Neben Herrn Dr. Wolfgang Porsche als Ausschussvorsitzendem gehören dem Nominierungsausschuss derzeit die Herren Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche an.

Im Berichtszeitraum tagte der Nominierungsausschuss nicht.

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert, die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist im Corporate Governance Bericht als Teil des Geschäftsberichts 2009/10 vollständig wiedergegeben. Der Aufsichtsrat überprüft die Effizienz seiner Tätigkeit im Wege der Selbstevaluierung.

Bei der Änderung der Kapitalerhöhungszusage bestand ein potentieller Interessenkonflikt. Die Änderung wurde auf Bitten der Gesellschaft zu Ihren Gunsten vorgenommen. Ihr wurde einvernehmlich zugestimmt.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung für das Rumpfgeschäftsjahr 2010

Der vom Vorstand der Porsche Automobil Holding SE aufgestellte Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 sind unter Einbeziehung der Buchführung und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft worden. Der Abschlussprüfer hat keine Einwendungen erhoben und dies in uneingeschränkten Bestätigungsvermerken bescheinigt.

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns im Rumpfgeschäftsjahr 2010 beläuft sich vor Steuern auf 639 Millionen Euro. Das Ergebnis nach Steuern beträgt 1.286 Millionen. Der Jahresabschluss der Porsche Automobil Holding SE weist einen Jahresüberschuss von 879 Millionen Euro und einen Bilanzgewinn von 440 Millionen Euro auf.

Die durch den Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss gesetzten Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung waren insbesondere die Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche Automobil Holding SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und die Auflösung der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG.

Gegenstand der Abschlussprüfung war gemäß § 313 AktG auch der Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (§ 312 AktG).

Der Abschlussprüfer kam aufgrund der bei seiner Prüfung gewonnenen Erkenntnisse zu dem Ergebnis, dass der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und der

Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns bzw. der Gesellschaft vermitteln. Er stellte ferner fest, dass der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht im Einklang mit dem Konzernabschluss bzw. dem Jahresabschluss steht und insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns bzw. der Gesellschaft vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Nach Einschätzung des Abschlussprüfers erfüllt das Risikofrüherkennungssystem auf Ebene der Porsche Automobil Holding SE die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG.

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

Der Prüfungsausschuss hat in seiner Sitzung am 7. März 2011 den testierten Jahresabschluss, den testierten Konzernabschluss und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns geprüft und wesentliche Abschluss Themen, insbesondere die Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche Automobil Holding SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und die Auflösung der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss prüfte dabei die Zweckmäßigkeit der Bilanzierung und ob die gesetzlichen Anforderungen bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses sowie des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts eingehalten wurden und ob die Darstellungen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns widerspiegeln. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Prüfungsausschusses zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche Automobil Holding SE erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden.

Der Prüfungsausschuss beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen. Ferner wurde die Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex eingeholt. Der Prüfungsausschuss beschloss darauf hin, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, der ordentlichen Hauptversammlung am 17. Juni 2011 zur Wahl des Abschlussprüfers vorzuschlagen.

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Art. 9 Abs. 1 Lit. c (ii) SE-VO, § 170 Abs. 1 und 2 AktG vorgelegten Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers in seiner Sitzung am 15. März 2011 eingehend geprüft und erörtert. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erstattete in diesem Zusammenhang einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses im Prüfungsausschuss. Die Prüfung des Aufsichtsrats bezog sich dabei insbesondere auf die Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche Automobil Holding SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH, die Auflösung der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG und das Risikomanagement der Porsche Automobil Holding SE. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Aufsichtsrats zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche Automobil Holding SE erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat stimmt den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, zu. Als abschließendes Ergebnis seiner eigenen Prüfungen hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 entsprechend der Empfehlung des Prüfungsausschusses gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht des Vorstands erklärt sich der Aufsichtsrat einverstanden. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Der Vorstand hat gemäß Art. 9 Abs. 1 Lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

Der Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt. Beide wurden in den Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats am 7. bzw. 15. März 2011 eingehend erörtert und insbesondere auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft. Vertreter des Abschlussprüfers nahmen an diesen Sitzungen

teil, berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Abhängigkeitsberichts und standen dem Prüfungsausschuss bzw. Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Dr. Michael Macht gehörte bis zum 30. September 2010 dem Vorstand der Porsche Automobil Holding SE an und fungierte bis zu diesem Zeitpunkt zugleich als Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft. Herr Dr. Macht ist seit 1. Oktober 2010 Vorstandsmitglied der Volkswagen AG (Geschäftsbereich Konzern, Produktion). In der Aufsichtsratssitzung am 13. Oktober 2010 wurde Herr Matthias Müller zum Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE bestellt. Herr Müller ist bereits seit 1. Oktober 2010 Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft.

Die Besetzung des Aufsichtsrats hat sich im Berichtszeitraum nicht verändert.

Dank

Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand, den gewählten Vertretern der Belegschaft, und allen Mitarbeitern für die im abgelaufenen Geschäftsjahr geleistete Arbeit und ihren großen Einsatz seinen herzlichen Dank und hohe Anerkennung aus.

Stuttgart, den 15. März 2011



Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender



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

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB finden Sie auf unserer Internetseite unter www.porsche-se.com/pho/de/investorrelations.

Unternehmensverfassung der Porsche Automobil Holding SE

Gesetzliche Grundlagen für die Unternehmensverfassung der Porsche SE sind im Wesentlichen die europäischen SE-Vorschriften und das deutsche SE-Ausführungsgesetz sowie das deutsche Aktiengesetz. Die sich daraus gegenüber der Verfassung einer Aktiengesellschaft ergebenden Unterschiede betreffen in erster Linie die Bildung und Zusammensetzung des Aufsichtsrats. Auch in der Porsche SE gelten das duale Leitungssystem mit einer strikten Trennung von Vorstand und Aufsichtsrat, der Grundsatz der paritätischen

Mitbestimmung im Aufsichtsrat sowie die Mitverwaltungs- und Kontrollrechte der Aktionäre in der Hauptversammlung als wesentliche Kernelemente der Unternehmensverfassung.

Unternehmensleitung durch den Vorstand

Der Vorstand leitet die Porsche SE und den Porsche Konzern in eigener Verantwortung und vertritt die Gesellschaft bei Geschäften mit Dritten. Seine wesentlichen Aufgaben liegen in der strategischen Ausrichtung und Steuerung des Porsche Konzerns sowie der Einhaltung und Überwachung eines effizienten Risikomanagementsystems. Die nähere Ausgestaltung der Tätigkeit des Vorstands ist in einer vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung geregelt.

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

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

Bei der Unternehmensführung werden Interessenskonflikte, die sich aus den Doppelvorstandsmandaten (bei der Porsche SE auf der einen und bei der Volkswagen AG bzw. der Porsche AG auf der anderen Seite) ergeben können, berücksichtigt und im Unternehmensinteresse behandelt. Beispielsweise nehmen Vorstandsmitglieder, die zugleich Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG sind, bei Beschlussfassungen über Vorgänge im Zusammenhang mit der Volkswagen AG grundsätzlich nicht teil.

In Übereinstimmung mit den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex sorgt der Vorstand für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung hin. Der Chief Compliance Officer der Porsche SE berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. Die Aufgabe des Chief Compliance Officers besteht darin, den Vorstand in allen Fragen der Compliance zu beraten, präventive Maßnahmen einzuführen, sie zu steuern, zu überwachen und auf Regeleinhaltung hinzuwirken. Grundlage der Compliance-Aktivitäten ist eine Strategie, die einen präventiven Ansatz verfolgt.

Überwachung der Unternehmensleitung durch den Aufsichtsrat

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

Der Aufsichtsrat besteht aus zwölf Mitgliedern. Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats

bestimmen sich nach den europäischen SE-Vorschriften. Diese werden ergänzt durch die mit Vertretern der europäischen Porsche Arbeitnehmer abgeschlossene Mitbestimmungsvereinbarung, in der die Kompetenzen der Arbeitnehmer im Betriebsrat der Porsche SE sowie das Verfahren zur Wahl des SE-Betriebsrats und die Vertretung der Arbeitnehmer im SE-Aufsichtsrat festgelegt sind, sowie entsprechende Satzungsregelungen. Der Aufsichtsrat der Porsche SE wird paritätisch durch Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter besetzt, wobei die Grundzüge der deutschen Mitbestimmung auf die Porsche SE übertragen wurden. Keines der aktuellen Aufsichtsratsmitglieder ist ein ehemaliges Mitglied des Vorstands der Porsche SE bzw. der Porsche AG. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats gehören ihm eine ausreichende Anzahl unabhängiger Mitglieder an.

Der Aufsichtsrat trifft seine Entscheidungen mit einfacher Mehrheit der an der Abstimmung teilnehmenden Aufsichtsratsmitglieder. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden, der immer ein von den Anteilseignern gewähltes Aufsichtsratsmitglied sein muss.

Der Aufsichtsrat hat mehrere Ausschüsse gebildet: einen Präsidialausschuss, einen Prüfungsausschuss und einen Nominierungsausschuss. Zur Umsetzung der am 30. November 2010 gefassten Hauptversammlungsbeschlüsse zur Kapitalerhöhung wurde für den Zeitraum vom 24. Februar 2011 bis einschließlich 30. August 2011 ein Kapitalerhöhungsausschuss gebildet.

Der Präsidialausschuss fungiert als Personalausschuss und entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte. Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich mit der Überprüfung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Compliance Systems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung. Der Nominierungsausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern. Dem Kapitalerhöhungsausschuss wurden die nach Gesetz, Satzung und Hauptversamm-

lungsbeschluss dem Aufsichtsrat bei der beschlossenen Kapitalerhöhung obliegenden Aufgaben übertragen. Er ist insbesondere ermächtigt, anstelle des Aufsichtsrats über die Zustimmung zu den Entscheidungen des Vorstands zu den weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung, insbesondere zur Festsetzung des Bezugspreises, der Höchstzahl der zum Bezug anzubietenden Aktien und des resultierenden Bezugsverhältnisses sowie der weiteren Bedingungen für die Ausgabe der neuen Aktien zu entscheiden. Darüber hinaus ist der Kapitalerhöhungsausschuss ermächtigt, anstelle des Aufsichtsrats über die Anpassung der Fassung von § 4 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft (Grundkapital) entsprechend der Durchführung der Kapitalerhöhung zu entscheiden.

Rechte der Aktionäre

Das Grundkapital der Porsche SE ist je zur Hälfte in Stammaktien und in Vorzugsaktien ohne Stimmrecht eingeteilt. Die Aktionäre üben die ihnen zustehenden Rechte in der Hauptversammlung aus. Bei der Beschlussfassung gewährt jede Stammaktie der Porsche SE eine Stimme. Es gibt keine Aktien mit Mehrfach- oder Vorzugsstimmrechten. Ein Höchststimmrecht existiert ebenfalls nicht. Jeder Aktionär ist berechtigt, an der Hauptversammlung teilzunehmen, sich zu den Gegenständen der Tagesordnung zu äußern, Anträge zu stellen und Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu verlangen, soweit dies zur sachgemäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist.

Die Hauptversammlung beschließt unter anderem über die Entlastung des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Verwendung des Bilanzgewinns, die Durchführung von Kapitalmaßnahmen sowie die Vornahme von Satzungsänderungen.

Die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung bestellt. Im Hinblick auf die Bestellung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat gilt Folgendes: Die Satzung der Porsche SE bestimmt, dass auch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat von der Hauptversammlung bestellt werden, sofern nicht eine nach Maßgabe des SE-Beteiligungsgesetzes geschlossene Vereinbarung

über die Beteiligung der Arbeitnehmer ein abweichendes Bestellungsverfahren für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bestimmt. Letzteres trifft gegenwärtig zu: In der Vereinbarung über die Beteiligung der Arbeitnehmer in der Porsche SE ist geregelt, dass die Arbeitnehmervertreter unmittelbar mit der Annahme ihrer Wahl durch den SE-Betriebsrat in ihr Amt gelangen. Selbst wenn keine solche Vereinbarung vorläge, wäre die Hauptversammlung bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter an die Vorschläge der Arbeitnehmer gebunden.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Rechnungslegung des Porsche Konzerns erfolgt auf der Grundlage der International Accounting Standards (IAS) und der International Financial Reporting Standards (IFRS) in der vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten Fassung soweit diese in der Europäischen Union anzuwenden sind und der ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen handelsrechtlichen Vorschriften. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche SE als der Muttergesellschaft des Porsche Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB). Beide Abschlüsse werden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als unabhängiger Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Darüber hinaus werden die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG zugrunde liegenden Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung geprüft.

Risikomanagement

Der Porsche Konzern verfügt über ein konzernweites Risikomanagementsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Risikomanagementsystem im Porsche Konzern wird fortlaufend auf seine Effizienz geprüft und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 84 ff. des Geschäftsberichts.

Kommunikation und Transparenz

Porsche legt Wert auf eine transparente Kommunikation und unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage des Unternehmens und seine Geschäftsentwicklung. Als Informationsquelle dient dabei insbesondere die Internetseite www.porsche-se.com, auf der sämtliche Pressemitteilungen und Finanzberichte ebenso eingestellt sind wie die Satzung der Porsche SE sowie Informationen zur Hauptversammlung. Interessierte Besucher der Homepage der Porsche SE haben dort auch die Möglichkeit, einen Newsletter zu abonnieren, der sie regelmäßig über Neuigkeiten aus dem Porsche Konzern informiert.

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

Directors' Dealings

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

Entsprechenserklärung zum Corporate-Governance-Kodex

Zum Hintergrund

Am 26. Februar 2002 hat die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex einen Standard guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung für börsennotierte Gesellschaften vorgelegt. Gemäß § 161 Abs. 1 Aktiengesetz sind Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Gesellschaft verpflichtet, einmal jährlich zu erklären, ob den Empfehlungen des Kodex entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht.

Die nachfolgende Erklärung bezieht sich für den Zeitraum bis zum 2. Juli 2010 auf die Kodex-Fassung vom 18. Juni 2009 und für den Zeitraum ab dem 3. Juli 2010 auf die Kodex-Fassung vom 26. Mai 2010, die am 2. Juli 2010 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde. Soweit keine ausdrückliche Angabe der Kodex-Fassung erfolgt, ist die jeweilige Empfehlung in diesem Zeitraum unverändert geblieben.

Entsprechenserklärung der Porsche Automobil Holding SE vom Oktober 2010

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Abs. 1 Aktiengesetz, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und wird:

„Der Aufsichtsrat soll für seine Zusammensetzung konkrete Ziele benennen, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potentielle Interessenskonflikte, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und Vielfalt (Diversity) berücksichtigen. Diese konkreten Ziele sollen insbesondere eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen.

Vorschläge des Aufsichtsrats an die zuständigen Wahlgremien sollen diese Ziele berücksichtigen. Die Zielsetzung des Aufsichtsrats und der Stand der Umsetzung sollen im Corporate Governance Bericht veröffentlicht werden.“ (Ziffer 5.4.1 Abs. 2 und 3 in der Fassung vom 26. Mai 2010)

Der Aufsichtsrat begrüßt die Intention des Kodex, Regelungen für die Zusammensetzung von Aufsichtsratsgremien zu benennen, und fühlt sich diesem Ziel verpflichtet. Angesichts der angestrebten Verschmelzung mit der Volkswagen AG und der Tatsache, dass bis dahin nach heutigem Stand keine Neuwahlen der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat anstehen, erscheint eine Nennung konkreter Ziele zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht sachgerecht.

„Über die gesetzliche Pflicht zur unverzüglichen Mitteilung und Veröffentlichung von Geschäften in Aktien der Gesellschaft hinaus, soll der Besitz von Aktien der Gesellschaft oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente, von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern angegeben werden, wenn er direkt oder indirekt größer als 1 % der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien ist. Übersteigt der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder 1 % der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien, soll der Gesamtbesitz getrennt nach Vorstand und Aufsichtsrat angegeben werden. Die vorgenannten Angaben sollen im Corporate Governance Bericht enthalten sein.“ (Ziffer 6.6 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Stimmrechtsmitteilungen unserer Aktionäre nach dem Wertpapierhandelsgesetz werden wie von diesem Gesetz vorgeschrieben von der Porsche Automobil Holding SE veröffentlicht. Mitteilungen über Erwerb und Veräußerung von Porsche Vorzugs-

aktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 15a Wertpapierhandelsgesetz werden veröffentlicht, soweit dies § 15a Wertpapierhandelsgesetz vorschreibt. Eine darüber hinausgehende Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente ist bisher nicht erfolgt und wird auch in Zukunft nicht erfolgen, da die von uns vollumfänglich eingehaltenen Veröffentlichungspflichten nach unserer Auffassung genügen, um den Kapitalmarkt und insbesondere unsere Aktionäre ausreichend zu informieren.

Corporate Governance im Volkswagen Teilkonzern

Volkswagen AG

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 20. November 2009 die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Sie haben darin erklärt, dass in der Zeit vom 21. November 2008 bis zum 05. August 2009 den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 mit Ausnahme der Ziffer 4.2.3 Abs. 4 und 5 (Abfindungs-Cap) und danach den am 05. August 2009 bekannt gemachten Empfehlungen des Kodex in der neuen Fassung vom 18. Juni 2009 mit Ausnahme der Ziffern 3.8 Abs. 2 (Selbstbehalt in der D&O-Versicherung), 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) und 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Cap) entsprochen wurde.

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben weiterhin erklärt, dass den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 mit Ausnahme der Ziffern 3.8 Abs. 2 (Selbstbehalt in der D&O-Versicherung), 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) und 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Cap) uneingeschränkt entsprochen wird. Diesen Ziffern soll zukünftig entsprochen werden; Ziffer 3.8 Abs. 2 ab dem 1. Januar 2010. Die Entsprechenserklärung ist auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Corporate Governance“, Menüpunkt „Entsprechenserklärung“, veröffentlicht.

AUDI AG

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 23. November 2009 die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Sie haben darin erklärt, dass den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung am 5. August 2009 mit Ausnahme der Ziffern 4.2.3 Abs. 4 und 5 (Abfindungs-Cap), 5.3.3 (Nominierungsausschuss), 5.4.3 Satz 1 (Wahlen zum Aufsichtsrat als Einzelwahl) und 5.4.6 Abs. 3 Satz 1 (individualisierte, nach Bestandteilen aufgegliederte Ausweisung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder) entsprochen wurde.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben weiterhin erklärt, dass nach dem 5. August 2009 den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 mit Ausnahme der Ziffern 3.8 Abs. 2 Satz 2 (Selbstbehalt in der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat), 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung), 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Cap), 5.3.3 (Nominierungsausschuss) und 5.4.3 Satz 1 (Wahlen zum Aufsichtsrat als Einzelwahl) entsprochen wurde und wird. Ziffer 3.8 Abs. 2 Satz 2 soll ab dem 1. Januar 2010, Ziffer 4.2.3 Abs. 3 und 4 zukünftig berücksichtigt werden. Die Entsprechenserklärung ist auf der Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung veröffentlicht.

Stuttgart, 15. März 2011

Porsche Automobil Holding SE

Aufsichtsrat und Vorstand

Vergütungsbericht

(Teil des Lageberichts)

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

Zum Ende des Rumpfgeschäftsjahres 2010 gehörten dem Vorstand der Porsche SE die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn (Vorsitzender), Thomas Edig (kaufmännische und administrative Angelegenheiten), Hans Dieter Pötsch (Finanzen und Controlling) und Matthias Müller (Produkte und Technik) an.

Dr. Michael Macht, der zum Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres noch Mitglied im Vorstand der Porsche SE war, schied mit Wirkung zum 30. September 2010 aus dem Vorstandsgremium aus. Sein Nachfolger, Matthias Müller, trat mit Wirkung zum 13. Oktober 2010 in den Vorstand der Porsche SE ein.

Die Vorstandsmitglieder der Porsche SE üben neben ihren Mandaten bei der Gesellschaft auch Vorstandsmandate bei der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“) oder der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, („Porsche AG“) aus. Die Herren Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch sind zugleich Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG, die Herren Thomas Edig und Matthias Müller zugleich Vorstandsmitglieder der Porsche AG, der Tochtergesellschaft der Porsche Zwischenholding GmbH.

Dr. Michael Macht schied mit Wirkung zum 30. September 2010 aus dem Vorstand der Porsche AG aus. Sein Nachfolger, Matthias Müller, wurde mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 durch den Aufsichtsrat der Porsche AG zum neuen Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG berufen.

Vergütung des Vorstands im Rumpfgeschäftsjahr 2010

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 vorangegangenen Geschäftsjahres 2009/10 hatte 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 geänderten Rolle der Gesellschaft Rechnung zu tragen.

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

Die vier Vorstandsmitglieder der Porsche SE erhalten für ihre Tätigkeit bei der Gesellschaft 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.

Vorstandsvergütungen gem. § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB im Rumpfgeschäftsjahr 2010

	Erfolgsunabhängige Bestandteile
Prof. Dr. Martin Winterkorn	323.945
Thomas Edig	208.333
Matthias Müller (seit 13. Oktober 2010)	109.722
Hans Dieter Pötsch	218.995
Dr. Michael Macht (bis 30. September 2010)	83.333
Gesamt	944.328

Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2009/10

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt die Darstellung der Struktur und Zusammensetzung der Vergütung für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2009/10 neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Porsche SE auch die bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns am 3. Dezember 2009 und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns am 7. Dezember 2009 zeitanteilig bezogene Vergütung für die jeweiligen Mandate in diesen Konzernen.

Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG

Die im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2009/10 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 des Volkswagen Konzerns 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 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 Einführungszenarios wird der LTI erstmals 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und das sich abzeichnende 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 Dr. Michael Macht übten im Geschäftsjahr 2009/10 neben ihren Vorstandsmandaten bei der Porsche SE auch Vorstandsmandate bei der Porsche AG aus, für die sie Vergütung bezogen haben. Diese Vergütung ist zeitanteilig vom Beginn der Vergleichsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und damit auch der Porsche AG am 7. Dezember 2009 in der ausgewiesenen Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2009/10 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 für das Geschäftsjahr 2009/10¹

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung	
			davon mit langfristiger Anreizwirkung	
Prof. Dr. Martin Winterkorn				
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
Dr. Michael Macht ² (bis 30. September 2010)				
Porsche SE Konzern	965.741	706.849	–	1.672.590
davon Porsche SE	500.000	–	–	500.000
Hans Dieter Pötsch				
Porsche SE Konzern	364.528	61.644	–	426.172
davon Porsche SE	341.096	–	–	341.096
Gesamt				
Porsche SE Konzern	2.673.263	1.424.541	321.136	4.097.804
davon Porsche SE	1.852.740	–	–	1.852.740

¹ 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 Dr. 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**.

² Herr Dr. 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 Rah-

men 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 Dr. Michael Macht und Thomas Edig gehörten im Geschäftsjahr 2009/10 dem Vorstand der Porsche SE und zugleich dem Vorstand der Porsche AG an. Nach dem Ausscheiden von Dr. Michael Macht aus dem Vorstand der Porsche AG zum 30. September 2010 wurde Matthias Müller mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 als sein Nachfolger berufen. 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 Rumpfgeschäftsjahres 2010 bestehen bei der Porsche SE, ebenso wie zum Ende der Vergleichsperiode, keine Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen.

Bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns wurden im Geschäftsjahr 2009/10 Pensionszahlungen für diese Personengruppe in Höhe von 1,0 Millionen Euro geleistet.

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 des Porsche SE Konzerns bemisst.

Der Aufsichtsratsvorsitzende, sein Stellvertreter sowie der Vorsitzende und die Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten das Doppelte der Vergütung (Vorsitzende) bzw. das Eineinhalbfache (Stellver-

treter 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 Rumpfgeschäftsjahr 2010

Gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Rumpfgeschäftsjahr 2010 insgesamt 0,6 Millionen Euro. In diesem Betrag sind feste Bezüge in Höhe von 0,3 Millionen Euro und variable Bezüge in Höhe von 0,3 Millionen Euro enthalten.

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

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen enthalten die Bezüge für die Tätigkeit in den Aufsichtsratsgremien der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften.

Aufsichtsratsvergütungen gem. § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB im Rumpfgeschäftsjahr 2010¹

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	35.833	44.327	80.160
Uwe Hück ¹	36.625	33.245	69.870
Hans Baur ¹	16.417	22.163	38.580
Berthold Huber ¹	16.417	22.163	38.580
Prof. Dr. Ulrich Lehner	35.833	44.327	80.160
Peter Mosch ¹	13.417	22.163	35.580
Bernd Osterloh ¹	33.625	33.245	66.870
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	19.417	22.163	41.580
Dr. Hans Michel Piëch	25.417	22.163	47.580
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	30.625	33.245	63.870
Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani	13.417	22.163	35.580
Werner Weresch ¹	19.417	22.163	41.580
Gesamt	296.460	343.530	639.990

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2009/10

Gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE errechnete sich eine Vergütung des Aufsichtsrats für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2009/10 in Höhe von insgesamt 2,2 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.

Die erfolgsorientierte Vergütung des Aufsichtsrats gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2009/10 bemisst sich auch an dem im Konzernabschluss ausgewiesenen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortzuführendem Geschäft vor Steuern.

Der Aufsichtsrat hält diese Satzungsregelung zur erfolgsorientierten Vergütung sowie die Vergütungsregelungen insgesamt für angemessen. Angesichts der erheblichen bilanziellen Einmaleffekte im Geschäftsjahr 2009/10, die sich auf die erfolgsabhängige Vergütung gemäß § 14 Abs. 1 lit. c) (1. Spiegelstrich) der Satzung

auswirken, halten die Aufsichtsratsmitglieder die Auszahlung dieses Vergütungsbestandteils jedoch nicht für sachgerecht. Das im Konzernabschluss ausgewiesene Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortzuführendem Geschäft vor Steuern war im Geschäftsjahr 2009/10 insbesondere durch die erstmalige Einbeziehung der Volkswagen AG nach der Equity-Methode deutlich positiv. Der durch die Entkonsolidierungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns insgesamt hohe negative Ergebnisbeitrag aus aufgegebenen Geschäftsbereichen floss dagegen nicht in die Berechnung der erfolgsabhängigen Vergütung ein.

Deshalb erklärten die Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen der Aufsichtsratssitzung am 13. Oktober 2010, die ihnen für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE gemäß § 14 der Satzung der Gesellschaft zustehende erfolgsorientierte Vergütung in Höhe von 749.925 Euro nicht in Anspruch zu nehmen.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben im Geschäftsjahr 2009/10 darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen wie Vermittlungs- oder Beraterleistungen erhalten.

Die für das Geschäftsjahr 2009/10 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 des Volkswagen Konzerns am 3. Dezember 2009 und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns am 7. Dezember 2009 für Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgre-

mien 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 angehörten. 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. Die dargestellten Vergütungen lassen zudem den vom Aufsichtsrat der Porsche SE am 13. Oktober 2010 gefassten Beschluss, einen Teil der erfolgsabhängigen Vergütung in Höhe von 749.925 Euro nicht in Anspruch zu nehmen, außer Acht.

Aufsichtsratsvergütungen gem. § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB im Geschäftsjahr 2009/10¹

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	151.376	250.630	402.006
Uwe Hück ²	140.625	150.945	291.570
Hans Baur ²	78.264	100.630	178.894
Berthold Huber ²	52.666	117.430	170.096
Prof. Dr. Ulrich Lehner	78.264	100.630	178.894
Peter Mosch ²	65.645	154.611	220.256
Bernd Osterloh ²	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	15.639	50.874	66.513
Werner Weresch ²	69.264	100.630	169.894
Gesamt	1.084.516	1.783.999	2.868.515

¹ 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**. Zudem **berücksichtigen** die in der Übersicht genannten Beträge **nicht den Beschluss** des Aufsichtsrats der Porsche SE vom 13. Oktober 2010, einen **Teil der erfolgsabhängigen Vergütung** in Höhe von 749.925 Euro **nicht in Anspruch zu nehmen**.

² 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 waren – ungeachtet der für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach den IFRS bereits im Geschäftsjahr 2009/10 erfolgten Entkonsolidierung – im Rumpfgeschäftsjahr 2010 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, sowie bei deren Tochterunternehmen erhalten haben.

Die nachfolgend genannte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 enthält daher, neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, für die Herren Dr. Michael Macht, Matthias Müller und Thomas Edig zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 und für die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch, zeitanteilig auf die Dauer des Rumpfgeschäftsjahres 2010 der Porsche SE bezogen, zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit im Volkswagen Konzern im Jahr 2010 sowie für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche AG.

Der erfasste Aufwand aus der laufenden Zuführung zu den Pensionsrückstellungen beläuft sich bei der Porsche AG für Herrn Matthias Müller auf 50.726 Euro und für Herrn Thomas Edig auf 30.957 Euro. Die von Herrn Dr. Michael Macht erdienten Pensionsansprüche wurden im Rumpfgeschäftsjahr 2010 vollständig an die Volkswagen AG übertragen. Der bei der Volkswagen AG erfasste Aufwand aus der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen beläuft sich, zeitanteilig auf die Dauer des Rumpfgeschäftsjahres 2010 der Porsche SE bezogen, für Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn auf 375.404 Euro und für Herrn Hans Dieter Pötsch auf 536.610 Euro.

Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex¹

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung	
			davon mit langfristiger Anreizwirkung	
Prof. Dr. Martin Winterkorn				
Porsche SE Konzern	1.067.283	3.174.620	1.166.667	4.241.903
davon Porsche SE	323.945	–	–	323.945
Thomas Edig				
Porsche SE Konzern	570.866	872.400	523.440	1.443.266
davon Porsche SE	208.333	–	–	208.333
Matthias Müller ² (seit 1. bzw. 13. Oktober 2010)				
Porsche SE Konzern	347.644	654.300	392.580	1.001.944
davon Porsche SE	109.722	–	–	109.722
Hans Dieter Pötsch				
Porsche SE Konzern	642.621	1.362.119	520.833	2.004.740
davon Porsche SE	218.995	–	–	218.995
Dr. Michael Macht ³ (bis 30. September 2010)				
Porsche SE Konzern	308.074	–	–	308.074
davon Porsche SE	83.333	–	–	83.333
Gesamt				
Porsche SE Konzern	2.936.488	6.063.439	2.603.520	8.999.927
davon Porsche SE	944.328	–	–	944.328

¹ Die in der Übersicht genannten Beträge **berücksichtigen** die Vergütungen im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern, die nicht mehr Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS sind.

² Herr Müller wurde mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 vom Aufsichtsrat der Porsche AG zum neuen Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG berufen. Er trat mit Wirkung zum 13. Oktober 2010 in den Vorstand der Porsche SE ein.

³ Herr Dr. 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 waren – wie oben beschrieben – im Rumpfgeschäftsjahr 2010 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 Konzernunternehmen der Porsche SE 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 für die Tätigkeit von Aufsichtsratsmitgliedern der Gesellschaft als Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG bzw. der AUDI AG berücksichtigten Vergütungen sind dabei zeitanteilig auf die Dauer des Rumpfgeschäftsjahres 2010 der Porsche SE bezogen.

Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex¹

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	74.916	151.097	226.013
Uwe Hück ²	64.250	33.245	97.495
Hans Baur ²	38.834	22.163	60.997
Berthold Huber ²	28.646	126.095	154.741
Prof. Dr. Ulrich Lehner	35.833	44.327	80.160
Peter Mosch ²	24.458	110.344	134.802
Bernd Osterloh ²	39.875	140.016	179.891
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	52.292	252.705	304.997
Dr. Hans Michel Piëch	57.417	104.677	162.094
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	61.000	192.606	253.606
Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani	13.417	22.163	35.580
Werner Weresch ²	41.834	22.163	63.997
Gesamt	532.772	1.221.601	1.754.373

¹ Die in der Übersicht genannten Beträge **berücksichtigen** die Vergütungen im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern, die nicht mehr Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS sind.

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



2

PORSCHE

Das Unternehmen



Wesentliche Ereignisse

Geplante Kapitalmaßnahmen der Porsche SE

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) am 30. November 2010 hat der von Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft vorgeschlagenen direkten Kapitalerhöhung in Höhe von bis zu 5 Milliarden Euro, aufgeteilt auf bis zu 2,5 Milliarden Stück neue Aktien (bis zu 1,25 Milliarden neue Stammaktien und bis zu 1,25 Milliarden neue Vorzugsaktien), mit deutlicher Mehrheit zugestimmt. Diese Kapitalerhöhung ist Teil des in der Grundlageneinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen („GLV“) vereinbarten Konzepts (wir verweisen auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Umsetzung der Grundlageneinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns“). Die Kapitalerhöhung schafft eine weitere Voraussetzung für die geplante Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“). Der geplante

Erlös muss gemäß vertraglicher Bestimmungen vollständig zur Rückführung des Konsortialkredits der Porsche SE verwendet werden. Dies betrifft insbesondere die am 30. Juni 2011 fällig werdende erste Tranche des Konsortialkredits in Höhe von 2,5 Milliarden Euro. Die Kapitalerhöhung soll bis zum 30. Mai 2011 durchgeführt werden.

Die Kapitalerhöhung ist als so genannte „Bis zu“- Kapitalerhöhung ausgestaltet. Das bedeutet, dass die genaue Anzahl der neu auszugebenden Aktien vom Zielemissionsvolumen und vom noch festzusetzenden Bezugspreis abhängt. Das Zielemissionsvolumen der Kapitalerhöhung beträgt 5 Milliarden Euro und soll zu gleichen Teilen durch Ausgabe neuer Stamm- und Vorzugsaktien erzielt werden. Für beide Aktiegattungen wird der gleiche Bezugspreis festgesetzt werden. Das Bezugsrecht der Aktionäre der einen Gattung auf Aktien der jeweils anderen Gattung ist ausgeschlossen (sog. gekreuzter Bezugsrechtsausschluss).



Die den Familien Porsche und Piëch zuzuordnenden Stammaktionäre der Porsche SE haben sich im Rahmen des Gesamtkonzepts der GLV verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen die Zeichnung neuer Stammaktien im Rahmen der am 30. November 2010 beschlossenen Kapitalerhöhung gegen einen Gesamtbezugspreis von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro sicherzustellen.

Ferner hat die Hauptversammlung den Vorstand der Porsche SE ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Wandelanleihen und entsprechende Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 5 Milliarden Euro auszugeben. Bei der Begebung von Wandelanleihen sind Wandlungsrechte oder Wandlungspflichten auf Stammaktien und Vorzugsaktien zu gewähren. Wandlungsrechte oder -pflichten auf Vorzugsaktien können aus einem neu geschaffenen bedingten Kapital bedient werden. Wandlungsrechte oder -pflichten auf Stammaktien können aus einem neu geschaffenen genehmigten Kapital bedient werden. Das genehmigte Kapital ist auch isoliert ausüb-

bar. Bedeutung können diese zusätzlichen Ermächtigungen nur haben, wenn die Direktkapitalerhöhung nicht rechtzeitig oder nicht vollständig durchgeführt werden kann. Für diesen Fall soll die Porsche SE die nötige Flexibilität erhalten, um Kapital insbesondere für die Rückzahlung der am 30. Juni 2011 fällig werdenden ersten Tranche des Konsortialkredits und für die Ermöglichung der Verschmelzung aufzunehmen. Der Erlös aus allen durch die Hauptversammlung beschlossenen Kapitalmaßnahmen ist auf insgesamt 5 Milliarden Euro beschränkt.

Der Hauptversammlungsbeschluss über die Kapitalerhöhung wurde am 13. Januar 2011 ins Handelsregister eingetragen und damit wirksam. Auch die weiteren durch die Hauptversammlung am 30. November 2010 beschlossenen Satzungsänderungen, dies sind die Schaffung eines neuen genehmigten Kapitals und die Schaffung eines bedingten Kapitals, wurden ins Handelsregister eingetragen und damit ebenfalls wirksam.

Umsetzung der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns

Die Porsche SE beabsichtigt, gemeinsam mit der Volkswagen AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart („Porsche AG“), einen integrierten Automobilkonzern zu schaffen.

In den vergangenen Monaten wurden bereits die nachfolgend beschriebenen, wesentlichen Transaktionsschritte auf dem Weg zum integrierten Automobilkonzern umgesetzt.

Die Porsche SE hatte sich im Geschäftsjahr 2009/10 von einem wesentlichen Teil der von ihr gehaltenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG getrennt und diese an einen Investor veräußert. Des Weiteren hatte sie ihre Finanzierung neu strukturiert und hierzu im November 2009 mit einem internationalen Bankenkonsortium eine neue Kreditlinie in Höhe von bis zu 8,5 Milliarden Euro vereinbart.

Die Volkswagen AG hatte sich im Dezember 2009 im Wege einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen in Höhe von 49,9 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und damit mittelbar in gleicher Höhe an der Porsche AG beteiligt. Zur Verbesserung der Kapitalausstattung vor dem Hintergrund der geplanten Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns und dem damit in Zusammenhang stehenden Erwerb dieser Beteiligung sowie des damit verbundenen Liquiditätsabflusses hat die Volkswagen AG im April 2010 eine Vorzugskapitalerhöhung durchgeführt, bei der ein Nettoemissionserlös in Höhe von rund 4,1 Milliarden Euro erzielt wurde.

Als weiteren Teil des in der GLV vereinbarten Konzepts haben die Familiengeschafter der Porsche Holding Gesellschaft mbH, Salzburg, am 10. November 2010 den Beschluss über die Ausübung der Put-Option zur Veräußerung des operativen Geschäftsbetriebs der Porsche Holding Salzburg an Volkswagen gefasst.

Als Schlussstein zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns sieht die GLV die Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG vor. Im



Falle eines Scheiterns der Verschmelzung im Sinne der GLV, das heißt, 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, haben sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der GLV wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Diese Optionen beziehen sich auf die verbliebenen 50,1 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH, die von einem Treuhänder für die Porsche SE gehalten werden und die zu festgelegten Perioden im Zeitraum vom 15. November 2012 bis zum 31. Januar 2015 ausübbar sind.

Es besteht weiterhin Unsicherheit in Bezug auf die steuerlichen Rahmenbedingungen der Verschmelzung. Außerdem können die Auswirkungen der in den USA gegen die Porsche SE erhobenen Schadensersatzklagen sowie der von verschiedenen Fondsgesellschaften und einer Privatperson in Deutschland geltend gemachten Schadensersatzansprüche auf die Verschmelzung beim jetzigen Verfahrensstand noch nicht endgültig bewertet werden. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat am 22. Februar 2011 mitgeteilt, dass die Ermittlungsverfahren gegen zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE, unter anderem wegen des Verdachts auf Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien, länger dauern als geplant.

Der Ausgang der Ermittlungsverfahren hat Bedeutung für die zum Zwecke der Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG vorzunehmende Bewertung der gegen die Porsche SE wegen angeblicher Marktmanipulation geltend gemachten Schadensersatzansprüche (wir verweisen insoweit und zum Stand der Verfahren auf den Abschnitt „Rechtliche Risiken“ im Risikobericht der Porsche SE sowie den Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“ in diesem Lagebericht). Da mit dem Abschluss der Ermittlungen voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen ist, werden sich die in der GLV vorgesehenen rechtlichen und steuerlichen Prüfungen der Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG voraussichtlich verzögern. Damit verringert sich aus Sicht des Vorstands auch die Wahrscheinlichkeit, dass die Verschmelzung noch im Zeitplan der GLV gelingen wird, das heißt, dass die erforderlichen Hauptversammlungsbeschlüsse beider Unternehmen zur Verschmelzung noch in 2011 gefasst werden, von bisher 70 Prozent auf 50 Prozent.

Kommt es zu wesentlichen Verzögerungen des Verschmelzungsprozesses gegenüber dem Zeitplan der GLV, sinkt nach Einschätzung des Vorstands der Porsche SE auch die Wahrscheinlichkeit eines Gelingens der Verschmelzung insgesamt.

Der Vorstand der Porsche SE geht dennoch davon aus, dass ein erfolgreicher Abschluss der Prüfungen so rechtzeitig möglich ist, dass die Verschmelzung, gegebenenfalls auch noch nach 2011, gelingen kann.

Liquiditätssicherung und Schritte zur Rückführung der Verschuldung

Für die Liquiditätssicherung auch über den 30. Juni 2011 hinaus ist es erforderlich, dass die bis zum 30. Mai 2011 geplante Kapitalerhöhung der Porsche SE mit einem Emissionserlös von mindestens 2,5 Milliarden Euro durchgeführt wird. Für weitere Informationen zu den von der ordentlichen Hauptversammlung am 30. November 2010 beschlossenen Kapitalmaßnahmen verweisen wir auf den Abschnitt

„Geplante Kapitalmaßnahmen der Porsche SE“ in diesem Lagebericht. Mit dem Erlös aus der geplanten Kapitalerhöhung muss die erste Tranche des Konsortialkredits in Höhe von 2,5 Milliarden Euro zurückgeführt werden. Ein darüber hinausgehender Erlös muss zur weiteren Reduzierung der Bankverbindlichkeiten verwendet werden.

Der Gesamtkreditrahmen der Porsche SE beträgt seit Dezember 2009 8,5 Milliarden Euro, von denen zum 31. Dezember 2010 7,0 Milliarden Euro genutzt wurden. Der Kredit ist vorrangig durch die Verpfändung aller von der Porsche SE gehaltenen Aktien an der Volkswagen AG besichert.

Die Kredit gebenden Banken unterstützen die vorgeschlagenen Kapitalmaßnahmen und haben sich bereit erklärt, bei bestimmten rechtlichen Durchführungshindernissen der Kapitalerhöhung, die am 30. Juni 2011 fällige erste Tranche der Kreditlinie in Höhe von 2,5 Milliarden Euro um bis zu vier Monate zu verlängern.

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 wurde ein Rumpfgeschäftsjahr gebildet, welches Basis des vorliegenden Abschlusses ist. Vergleichszeitraum ist, soweit nicht anders angegeben, das Geschäftsjahr 2009/10, das einen Zeitraum von 12 Monaten umfasste. Entsprechende Beschlüsse wurden von der Gesellschafterversammlung der Porsche Zwischenholding GmbH sowie der Hauptversammlung der Porsche AG für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern gefasst.

Auflösung von Aktienoptionen mit Barausgleich

Der Beteiligungsaufbau an Volkswagen war in den Vorjahren größtenteils mittels auf Barausgleich gerichteter Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG abgesichert worden. Die zum Bilanzstichtag der Vorperiode, dem 31. Juli 2010, verbliebenen, noch 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 bezogen, wurden im abgelaufenen Rumpfgeschäftsjahr vollständig aufgelöst.

Erweiterung des Vorstands der Porsche SE

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat in seiner Sitzung am 13. Oktober 2010 Matthias Müller einstimmig und mit sofortiger Wirkung in den Vorstand der Porsche SE (Ressort Produkte und Technik) berufen. Matthias Müller, seit dem 1. Oktober 2010 Vorstandsvorsitzender der Porsche AG, folgte im Vorstand der Porsche SE auf Dr. Michael Macht, der mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 in den Vorstand der Volkswagen AG berufen wurde und dort das Ressort Konzern Produktion verantwortet.

Neben Matthias Müller gehören dem Vorstand der Porsche SE Prof. Dr. Martin Winterkorn (Vorsitzender), Hans Dieter Pötsch (Finanzen) und Thomas Edig (Kaufmännische und administrative Angelegenheiten) an.

US-Schadensersatzklagen in erster Instanz als unzulässig abgewiesen

Beim United States District Court des Southern District of New York in den USA hatten im Jahr 2010 insgesamt 46 Kläger sechs Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE eingereicht. Die Kläger machen Schäden in Höhe von mehr als 2,5 Milliarden US-Dollar geltend. In drei der sechs Klagen sind Beklagte auch die früheren Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter. In den Klagen wird unterstellt, dass die Maßnahmen der Porsche SE im Rahmen des Aufbaus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008

Marktmanipulation und Wertpapierbetrug unter Verstoß gegen den U.S. Securities Exchange Act sowie Betrug im Sinne des Common Law darstellen. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass diese Klagen unzulässig und unbegründet sind und ist den Klagevorwürfen entgegengetreten. Das US-Gericht hat sämtliche Schadensersatzklagen in erster Instanz als unzulässig abgewiesen. Gegen diese Entscheidung haben sämtliche Kläger im Januar 2011 Berufung eingelegt (wir verweisen zudem auf den Abschnitt „Rechtliche Risiken“ im Risikobericht der Porsche SE in diesem Lagebericht).

Aktionäre scheitern mit Anfechtungsklagen

Zwei Aktionäre der Porsche SE, die gegen Beschlüsse der Hauptversammlung am 30. Januar 2009 Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen erhoben hatten, sind auch in der Berufungsinstanz gescheitert. Die Klagen wurden im Mai 2010 vom Landgericht Stuttgart abgewiesen. Die hiergegen erhobenen Berufungsklagen wurden durch das Oberlandesgericht Stuttgart mit Urteil vom 17. November 2010 zurückgewiesen, die Revision wurde nicht zugelassen. Die Kläger haben daraufhin Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt.

Steuerliche Behandlung von Aktienoptionsgeschäften

Die Porsche SE beziehungsweise die Porsche AG hatten im Rahmen von Aktienoptionsgeschäften im Hinblick auf verschiedene börsennotierte Unternehmen auch Transaktionen getätigt, die nach Auffassung der Gesellschaft zu steuerfreien Veräußerungsgewinnen und steuerlich wirksamen Verlusten führen. Die Finanzverwaltung hatte die von der Porsche SE vertretene Auffassung zunächst nicht akzeptiert. Gegen die ablehnenden Entscheidungen der Finanzverwaltung hatte die Gesellschaft Rechtsbehelfe eingelegt. Die Finanzverwaltung hatte auf Antrag die Aussetzung der Vollziehung der Nachforderungen bis zur endgültigen Entscheidung über die steuerliche Behandlung gewährt.

Die Meinungsverschiedenheiten zwischen der Gesellschaft und der Finanzverwaltung wurden im November 2010 beigelegt. Infolge dessen ergibt sich bei der Gesellschaft insgesamt ein Liquiditätsabfluss aus Steuer- und Zinszahlungen bis zur tatsächlichen Fälligkeit in Höhe von rund 628 Millionen Euro, von denen bis zum Bilanzstichtag 357 Millionen Euro abgeflossen waren. Die nach Zahlung verbleibenden Rückstellungen wurden in Höhe von rund 717 Millionen Euro ertragswirksam, aber liquiditätsneutral aufgelöst.

Aufsichtsrat nimmt Teil der erfolgsabhängigen Vergütung nicht in Anspruch

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft haben im Rahmen der Aufsichtsratssitzung am 13. Oktober 2010 erklärt, den Teil der erfolgsabhängigen Vergütung für das Geschäftsjahr 2009/10 nicht in Anspruch zu nehmen, der sich nach dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortzuführendem Geschäft des abgelaufenen Geschäftsjahres bemisst (Vergütung gemäß § 14 Abs. 1 lit. c, (1. Spiegelstrich) der Satzung der Porsche SE). Dieser Teil der Vergütung beläuft sich auf insgesamt 749.925 Euro. Die Aufsichtsratsmitglieder halten die Auszahlung dieses Vergütungsbestandteils wegen der erheblichen bilanziellen Einmaleffekte im Geschäftsjahr 2009/10 nicht für sachgerecht. Das im Konzernabschluss ausgewiesene Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortzuführendem Geschäft vor Steuern war im Geschäftsjahr 2009/10 insbesondere durch die erstmalige Einbeziehung der Volkswagen AG nach der Equity-Methode deutlich positiv. Der durch die Entkonsolidierungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns (Porsche Zwischenholding GmbH und ihre Tochtergesellschaften) insgesamt hohe negative Ergebnisbeitrag aus aufgegebenen Geschäftsbereichen floss dagegen nicht in die Berechnung der erfolgsabhängigen Aufsichtsratsvergütung ein. Im Rumpfgeschäftsjahr 2010 erfolgte eine Auflösung der für diesen Teil der Aufsichtsratsvergütung zurückgestellten Beträge.





Wesentliche Ereignisse im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

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 Dr. Michael Macht, der mit Wirkung zum 30. September 2010 aus dem Vorstand ausschied. Dr. Michael Macht wurde vom Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 in den Vorstand der Volkswagen AG berufen.

Ein entsprechender Wechsel fand auch in der Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH statt.

In seiner Sitzung am 29. November 2010 hat der Aufsichtsrat der Porsche AG Wolfgang Hatz mit Wirkung zum 1. Februar 2011 in den Vorstand des Unternehmens berufen. Er übernahm die Leitung des Ressorts Forschung und Entwicklung. Darüber hinaus blieb er Leiter der Aggregateentwicklung des Volkswagen Konzerns. Der bisherige Vorstand der Porsche AG für das Ressort Forschung und Entwicklung, Wolfgang Dürheimer, übernahm am 1. Februar 2011 den Vorsitz des Vorstands von Bentley Motors Ltd., die Positionen des Präsidenten und des Geschäftsführenden Direktors der Bugatti S.A. sowie die Funktion des Motorsportbeauftragten des Volkswagen Konzerns.

Neue Kreditvereinbarung

Im Berichtszeitraum vereinbarte die Porsche AG einen neuen syndizierten Kredit in Höhe von einer Milliarde Euro, mit dem eine Anleihe in Höhe von einer Milliarde Euro, die Anfang Februar 2011 fällig war, refinanziert wurde. Der syndizierte Kredit wird Ende des Jahres 2011 oder optional ein Jahr später fällig.

Porsche plant neues Modell

Der Aufsichtsrat der Porsche AG hat in seiner Sitzung am 29. November 2010 den Vorstand beauftragt, die Entwicklung eines weiteren Modells bis zur Serienreife zu forcieren. Mit dem neuen Modell will die Porsche AG ihr Angebot im Segment der sportlichen Geländewagen neben der bestehenden Baureihe Cayenne erweitern. Zuvor hatte die Porsche AG bereits Investitionen in Höhe von 150 Millionen Euro am Entwicklungsstandort Weissach für den Bau eines Windkanals, eines Design-Zentrums und eines Elektronik-Integrationszentrums beschlossen.

Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Konzernvorstand erweitert

Vor dem Hintergrund der Strategie 2018 erweiterte der Volkswagen Konzern seinen Vorstand. Mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 übernahm Prof. Dr. Jochem Heizmann, bisher zuständig für den Bereich „Konzern Produktion“, das neu geschaffene Ressort „Konzern Nutzfahrzeuge“ und steuert die Lkw-Aktivitäten im Konzern. Als sein Nachfolger rückte Dr. Michael Macht, bisher Vorstandsvorsitzender der Porsche AG, in den Konzernvorstand auf.

Neues Motorenwerk in Mexiko

Volkswagen erweitert seine Produktionskapazitäten in Mexiko. 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.

Im Rahmen seiner Wachstumsstrategie für Nordamerika errichtet der Volkswagen Konzern zudem im mexikanischen Silao ein neues Motorenwerk. Ab 2013 sollen dort jährlich bis zu 330.000 Motoren der neuesten Generation produziert werden. Das Werk Silao wird die nordamerikanischen Werke in Puebla (Mexiko) und Chattanooga (USA) mit Motoren versorgen. Das Investitionsvolumen für die Entwicklung neuer Aggregate und den Aufbau des Standortes beläuft sich auf insgesamt 550 Millionen US-Dollar. Mittelfristig will Volkswagen in Silao rund 700 Mitarbeiter beschäftigen. Darüber hinaus entstehen weitere Arbeitsplätze bei Zulieferern und in der Logistik.

Strategische Partnerschaften

Volkswagen und das US-amerikanische Unternehmen Cummins MerCruiser Diesel (CMD) haben am 12. August 2010 eine strategische Partnerschaft vereinbart, die sich auf die Entwicklung und Belieferung von Marinemotoren erstreckt. Als führender Hersteller von Diesel-Marinemotoren bis 285 kW wird Volkswagen am Standort Salzgitter die Serienfertigung einer neuen Motorengeneration aufbauen, die die zukünftig geltenden Abgasnormen in den USA und Europa erfüllt. Ab dem Jahr 2011 werden dann alle Volkswagen Marinemotoren exklusiv an CMD geliefert und unter diesem Namen vertrieben. Mit der Kooperation erschließt Volkswagen ein weiteres Kompetenzfeld im automobilnahen Bereich und sichert nachhaltig Beschäftigung am Standort Salzgitter.

Am 13. August 2010 haben Volkswagen und das malaysische Unternehmen DRB Hicom ein „Memorandum of Understanding“ zur Untersuchung einer lokalen Fahrzeugproduktion unterzeichnet. Die gemeinsamen Planungen sehen vor, ab dem Jahr 2012 Volkswagen Modelle in Malaysia zu fertigen. Mit diesem Schritt baut Volkswagen im Rahmen der Strategie 2018 sein Engagement im südostasiatischen Raum schrittweise aus.

Vertriebsgeschäft der Porsche Holding Salzburg

Die Familiengeschafter der Porsche Holding Gesellschaft mbH, Salzburg, haben am 10. November 2010 das ihnen im Rahmen der Grundlagvereinbarung zur Bildung des integrierten Automobilkonzerns von Volkswagen und Porsche gewährte Recht ausgeübt, den operativen Geschäftsbetrieb der Porsche Holding Salzburg an Volkswagen zu veräußern. Die Übertragung der Gesellschaftsanteile wird voraussichtlich im Laufe des ersten Halbjahres 2011, spätestens am 30. September 2011, zu dem in der Grundlagvereinbarung fixierten Preis von 3,3 Milliarden Euro erfolgen.

Für Volkswagen ist der Erwerb eine bedeutende Verstärkung der eigenen Vertriebsaktivitäten. Die Porsche Holding Gesellschaft mbH ist eines der erfolgreichsten privaten Automobilhandelsunternehmen in Europa mit einer starken Präsenz vor allem in Österreich, im übrigen West- und Südosteuropa sowie in China. Sie bleibt als unternehmerische Einheit mit ihrem erfolgreichen Geschäftsmodell sowie sämtlichen Unternehmensteilen und allen Marken erhalten.



Geschäftsverlauf

Dynamisches Wachstum der wesentlichen Beteiligungen

Die Weltwirtschaft hat sich 2010 deutlich schneller von der tiefen Krise erholt als von vielen Experten erwartet. Nach den Berechnungen des internationalen Währungsfonds (IWF) erreichte das globale Wachstum 2010 rund 5,0 Prozent. Die stärksten Impulse für die Erholung der Weltwirtschaft gingen im Berichtszeitraum von China und von Deutschland aus. Mit einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts von 3,6 Prozent erzielte Deutschland im Jahr 2010 das höchste Wachstum seit der Wiedervereinigung. Chinas Wirtschaft, die selbst in der Krise nur wenig von ihrer Dynamik eingebüßt hatte, wuchs 2010 um 10,3 Prozent. Dagegen verlief die Erholung in den USA schleppend. Zwar kehrte auch die weltgrößte Volkswirtschaft wieder auf einen Wachstumspfad zurück, erreichte aber nur einen Zuwachs von 2,8 Prozent.

Getrübt wurde das positive Bild im Berichtszeitraum von der Schuldenkrise einzelner Mitgliedsländer der Eurozone. Nachdem Griechenland bereits Anfang 2010 mit Liquiditätshilfen von rund 110 Milliarden Euro gestützt werden musste, beschloss die EU im Dezember 2010 ein Hilfspaket über 85 Milliarden Euro für Irland. Unklar ist, ob zukünftig noch weitere Staaten Hilfen benötigen und ob der Rettungsschirm der Währungsunion, der mit einer Garantiesumme von 440 Milliarden Euro ausgestattet wurde, mittelfristig ausreichend dotiert sein wird. Auf jeden Fall sind die südeuropäischen Länder Portugal, Spanien, Italien und Griechenland ebenso wie Irland zu Ausgabenkürzungen gezwungen, die ihre Wachstumsperspektiven reduzieren.

Auf den internationalen Automobilmärkten gehörte die Krise im Berichtszeitraum bereits der Vergangenheit an. So legte der Weltautomobilmarkt im gesamten Jahr 2010 um zwölf Prozent auf 61,7 Millionen Personenwagen zu. Damit wurde das Vorkrisenniveau überschritten. Getragen wurde dieser Wachstumskurs vor allem von einer sehr starken Nachfrage in den so genannten BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China. Nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie legten in China die Verkaufszahlen um 34 Prozent auf 11,3 Millionen Fahrzeuge zu. In Indien betrug der Zuwachs 31 Prozent auf 2,4 Millionen Einheiten, in Russland waren es plus 30 Prozent auf 1,9 Millionen Fahrzeuge und in Brasilien lag das Wachstum bei elf Prozent auf 3,3 Millionen Einheiten. Aber auch der amerikanische Markt trug mit einem Anstieg um elf Prozent auf 11,6 Millionen neue Personenwagen und Light Trucks zum weltweiten Gesamtwachstum bei.

Die weltweiten Sportwagenverkäufe konnten von der insgesamt wieder anziehenden Nachfrage nach Automobilen allerdings nur unterdurchschnittlich profitieren, weil in den BRIC-Staaten als Wachstumstreiber des Weltautomobilmarktes die Sportwagen-segmente derzeit noch deutlich kleiner als in den reifen Märkten sind.

In Deutschland wurden 2010 insgesamt nur 2,9 Millionen Neufahrzeuge verkauft; der deutliche Rückgang im Vergleich zum Vorjahr – damals waren es noch 3,8 Millionen Personenwagen gewesen – hat seine Ursache in der 2009 gewährten Abwrackprämie. In ganz Westeuropa sanken die Neuzulassungen nach dem Auslaufen von Konjunkturprogrammen erwar-

tungsgemäß insgesamt um fünf Prozent auf knapp 13 Millionen Einheiten. Mit dem Ende der staatlichen Stützungsprogramme nahmen die Absatzmärkte auch wieder die Struktur an, die sie vor der Krise aufwiesen. In Deutschland hatten 2009 vor allem Hersteller von Klein- und Kompaktfahrzeugen von der Abwrackprämie profitiert, 2010 schnitten dagegen Premiumhersteller besonders gut ab.

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. Außerdem werden in den folgenden Abschnitten die Absatz- und Produktionszahlen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns des Berichtszeitraumes vom 1. August bis zum 31. Dezember 2010 mit den Fünf-Monats-Zahlen des Vorjahres verglichen (Zeitraum 1. August bis zum 31. Dezember 2009), da ein Vergleich mit dem vorangegangenen gesamten Geschäftsjahr 2009/10 aufgrund der unterschiedlichen Dauer nicht zweckmäßig wäre.

Die Porsche SE bezieht im aktuellen Rumpfgeschäftsjahr, das aus der von der ordentlichen Hauptversammlung am 29. Januar 2010 beschlossenen Angleichung des Geschäftsjahres an das Kalenderjahr resultiert, das ihr zuzurechnende at Equity Ergebnis der Volkswagen AG erstmals zum 31. Dezember 2010 nicht mehr mit einem Zeitversatz von einem Monat ein. Entsprechend dem at Equity Ergebnis wird der Volkswagen Konzern auch in den nachfolgenden Erläuterungen mit seinen Produktions- und Absatzzahlen für den Zeitraum vom 1. Juli 2010 bis zum 31. Dezember 2010 berücksichtigt und den Zahlen des vergleichbaren Vorjahreszeitraums gegenübergestellt.

Absatz der wesentlichen Beteiligungen steigt deutlich

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern konnte seinen Absatz im Rumpfgeschäftsjahr 2010 um 56,6 Prozent auf 40.446 Fahrzeuge steigern. Die

Ursache dieser sehr starken prozentualen Steigerungsrate liegt zum Teil darin, dass der Vorjahreszeitraum noch unter dem Einfluss der Finanz- und Wirtschaftskrise stand. Auf der anderen Seite zeigt das starke Wachstum aber auch den Markterfolg des neuen Cayenne und der vierten Baureihe von Porsche, des Gran Turismo Panamera. Die neue Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne, die seit Mai 2010 bei den Händlern verfügbar ist, erreichte im Berichtszeitraum einen Absatz von 20.770 Einheiten; im Vorjahresvergleich bedeutet dies einen Zuwachs von 99,9 Prozent. Insgesamt teilt sich der Cayenne-Absatz in 6.054 Einheiten mit Sechszylinder-Benzinmotoren, 7.710 Fahrzeuge mit Achtzylindermotoren, 1.476 Einheiten mit Hybridantrieb und 5.530 Fahrzeuge mit Dieselantrieb auf. Vom Panamera setzte Porsche im Rumpfgeschäftsjahr 9.385 Einheiten ab, das waren 44 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Hier zeigt sich außerdem, dass der Panamera im Jahr zuvor noch nicht in allen Märkten weltweit verfügbar war; darüber hinaus wurde das Sechszylindermodell, auf das 5.418 Fahrzeuge entfielen, erst im Mai 2010 eingeführt.

Die Verkäufe der Baureihe 911 waren im Berichtszeitraum trotz der erkennbaren gesamtwirtschaftlichen Erholungstendenz weiterhin von den schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die das Marktumfeld der Sportwagen kennzeichneten, beeinträchtigt. Im Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 nahm der Absatz um 13,5 Prozent auf 6.255 Einheiten zu. Der Absatz der Boxster-Baureihe einschließlich der Cayman-Modelle erhöhte sich um 18,5 Prozent auf 4.036 Einheiten. Davon entfielen 2.048 Fahrzeuge auf den Boxster und 1.988 Einheiten auf den Cayman.

Auch der Volkswagen Konzern konnte seine Absatzzahlen steigern. Auf die Marke Volkswagen Pkw entfielen im Zeitraum 1. Juli bis 31. Dezember 2010 1.922.494 der weltweit in diesem Zeitraum insgesamt 3.712.319 abgesetzten Fahrzeuge (Vorjahr: 1.808.766 von insgesamt 3.302.144 abgesetzten Fahrzeugen). Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Polo, Sharan, Tiguan, Touareg, Passat sowie der Jetta/Bora.

Die Marke Audi erreichte im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2010 einen Absatz von 660.605 Fahrzeugen (Vorjahr: 615.769 Fahrzeuge). Die Modelle 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. Juli bis zum 31. Dezember 2010 286.529 Fahrzeuge ab, im Vergleichszeitraum waren es 289.244 Fahrzeuge. Positiv entwickelte sich insbesondere die Nachfrage nach dem Modell Superb. Im Berichtszeitraum wurden 162.839 SEAT-Fahrzeuge und im Vorjahr 161.118 Fahrzeuge abgesetzt. Insbesondere die Nachfrage nach dem Modell Exeo entwickelte sich erfreulich.

Volkswagen Nutzfahrzeuge erzielte im zweiten Halbjahr einen Absatz von 190.322 Fahrzeugen nachdem im Vorjahr 140.099 Fahrzeuge abgesetzt werden konnten. Scania setzte, nach 22.776 Fahrzeugen im Vorjahr, im aktuellen Berichtszeitraum 35.391 Fahrzeuge ab.

Regionale Unterschiede

In allen wichtigen Verkaufsregionen konnte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern im Berichtszeitraum kräftig zulegen. Am stärksten stieg der Absatz in Europa, hier betrug das Wachstum 61,9 Prozent auf 13.893 Fahrzeuge. Auf dem deutschen Markt erreichte Porsche ein Plus von 49,2 Prozent auf 4.761 Einheiten. Aber auch außerhalb des Stammmarktes Europa ging es im Rumpfgeschäftsjahr deutlich aufwärts: In der Region Asien/Rest der Welt betrug die Steigerung 52,3 Prozent, der Absatz erreichte 13.464 Fahrzeuge. Allein auf den chinesischen Wachstumsmarkt entfielen 6.830 Einheiten und damit 77,5 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Hier verfügt Porsche mit dem Panamera nunmehr über ein sportliches Angebot im Bereich der von chinesischen Kunden stark nachgefragten viertürigen, viersitzigen Limousinen. In Amerika erzielte die Marke aus Zuffenhausen in der Berichtsperiode einen Zuwachs von 55,9 Prozent auf 13.089 Fahrzeuge. Allein auf Nordamerika entfielen 11.862 Einheiten (plus 50,7 Prozent).

Der Volkswagen Konzern setzte im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2010 in der Region Europa/Übrige Märkte 1.758.810 Fahrzeuge ab (Vorjahr: 1.730.018 Fahrzeuge). In Nordamerika wurden 289.405 Einheiten (Vorjahr: 238.595 Fahrzeuge) abgesetzt. Auf den Märkten in Südamerika verzeichnete Volkswagen im Berichtszeitraum einen Absatz von insgesamt 494.454 Fahrzeugen (Vorjahr: 434.245 Fahrzeuge). Der Absatz des Volkswagen Konzerns in den Märkten in Asien-Pazifik, einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, betrug 1.169.650 Einheiten nach 899.286 Fahrzeugen im vergleichbaren Vorjahreszeitraum.

Produktion ausgeweitet

Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern wurden im Berichtszeitraum 41.949 Fahrzeuge produziert, das waren 18,1 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. In Leipzig liefen vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 mit 22.343 Einheiten der Baureihe Cayenne 47,7 Prozent mehr Fahrzeuge vom Band als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Vom Panamera wurden 8.189 Fahrzeuge gefertigt, das waren 4,6 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Im Werk Zuffenhausen machte der Rückgang bei der Elfer-Baureihe 2,4 Prozent auf 7.174 Einheiten aus. Die Produktion der Boxster-Baureihe einschließlich der Cayman-Modelle nahm insgesamt um 4,4 Prozent auf 4.243 Einheiten ab. In Finnland sank die Anzahl hergestellter Fahrzeuge um 36,3 Prozent auf 1.986 Einheiten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Boxster-Modelle bereits seit Februar 2009 teilweise und im Rumpfgeschäftsjahr 2010 nahezu vollständig in Zuffenhausen gefertigt wurden.

Der Volkswagen Konzern produzierte im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2010 3.771.435 Fahrzeuge nach einer Produktion von 3.232.180 Fahrzeugen im Zeitraum vom 1. Juli bis 31. Dezember 2009. Die weltweiten Fahrzeugbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen zum 31. Dezember 2010 über denen des Vorjahres.

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 13.000 neuen Vertragsabschlüssen betreuten die Gesellschaften im Rumpfgeschäftsjahr 2010 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 Ergebnis- und Absatzsituation des Volkswagen Konzerns. Das „Umwelt-Programm“, das die Volkswagen Leasing GmbH in Kooperation mit dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) initiiert hat, verbindet intelligent ökonomische und ökologische Aspekte, indem es Flottenbetreibern das Leasing der jeweils effizientesten und emissionsärmsten Modelle ermöglicht. Das innovative Programm erhielt im September 2010 den internationalen Umweltpreis „ÖkoGlobe 2010“ in der Kategorie „Ökologischer Fuhrpark“ und soll – nach dem Erfolg in Deutschland – als Ansatz

für zukünftige internationale Projekte dienen. Im Zeitraum 1. Juli bis zum 31. Dezember 2010 lag die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft bei 1,4 Millionen, im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009 bei 1,3 Millionen. Am 31. Dezember 2010 betreute die Volkswagen Bank direct 1,4 Millionen Konten. Die Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan Corporation N.V. betreute zu diesem Stichtag rund 1,3 Millionen Fahrzeuge.

Neue Arbeitsplätze

Zum 31. Dezember 2010 beschäftigte der Porsche SE Konzern 36 Mitarbeiter (31. Juli 2010: 37 Mitarbeiter).

Die Zahl der Mitarbeiter des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns lag am 31. Dezember 2010 mit 13.159 Personen um 3,4 Prozent über dem Wert zum 31. Juli 2010. Im Inland beschäftigte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern zum 31. Dezember 2010 11.267 Mitarbeiter. Der Inlandsanteil liegt damit bei 86 Prozent.

Der Volkswagen Konzern hatte am 31. Dezember 2010 399.381 Mitarbeiter und damit 5,9 Prozent mehr als am 30. Juni 2010 (377.074). Die Zahl der im Inland beschäftigten Personen belief sich auf 181.328. Der Inlandsanteil gemessen an der Gesamtbelegschaft liegt damit bei 45,4 Prozent.

Kapitalmarkt

Die Stimmung an den internationalen Börsen hat sich im Laufe des Berichtsjahres insgesamt deutlich verbessert. Der deutsche Aktienindex (Dax), der am 2. August 2010 und damit am ersten Handelstag im Porsche Rumpfgeschäftsjahr 2010 bei 6.292 Punkten stand, überschritt Anfang Dezember 2010 erstmals wieder die 7.000er-Marke. Am 30. Dezember 2010 schloss der Dax mit 6.914 Punkten. Damit verzeichnete der Frankfurter Aktienindex gegenüber dem Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres einen Zuwachs von knapp zehn Prozent. Der Composite Dax (C-Dax) stieg in dem fünfmonatigen Berichtszeitraum sogar um 31 Prozent. Der Kurs der Vorzugsaktien der Porsche SE, der zu Beginn des Rumpfgeschäftsjahres 2010 bei 39 Euro lag, stieg bis zum Ende des Berichtszeitraums um 54 Prozent auf 60 Euro.

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 abrufbar.

Umsetzung der Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

Gemäß der Entsprechenserklärung vom 13. Oktober 2010 entspricht die Porsche SE den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit zwei Ausnahmen. 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.

Eine Benennung konkreter Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potentielle Interessenskonflikte, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und Vielfalt (Diversity) berücksichtigen (Ziffer 5.4.1 Abs. 2 und 3 in der Fassung vom 26. Mai 2010), wird auch in Zukunft nicht erfolgen. Angesichts der angestrebten Verschmelzung mit der Volkswagen AG und der Tatsache, dass bis dahin nach heutigem Stand keine Neuwahlen der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat anstehen, erscheint eine Nennung konkreter Ziele zum jetzigen Zeitpunkt nicht sachgerecht.

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

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

Gut besuchte Hauptversammlung der Porsche SE

An der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE, die am 30. November 2010 in der Stuttgarter Messe stattfand, nahmen rund 5.000 Besucher teil. Die beschlossene Dividende für das Geschäftsjahr 2009/10 beträgt je Stammaktie 0,094 Euro und je Vorzugsaktie 0,10 Euro. Die Hauptversammlung hat der von Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE vorgeschlagenen direkten Kapitalerhöhung in Höhe von bis zu 5 Milliarden Euro zugestimmt. Diese entfällt jeweils zur Hälfte auf Stamm- und auf Vorzugsaktien. Der Vorschlag wurde von den vollständig vertretenen Stammaktionären ohne Gegenstimmen angenommen. Bei den Vorzugsaktionären betrug die Zustimmung zur direkten Kapitalerhöhung 88,39 Prozent, die Präsenz der Vorzüge lag bei über 50 Prozent. Für weitere Informationen zu den der Hauptversammlung vorgeschlagenen Kapitalmaßnahmen verweisen wir auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Geplante Kapitalmaßnahmen der Porsche SE“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ in diesem Lagebericht.

Aktionärsstruktur

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

Von den Vorzugsaktien lagen im Berichtszeitraum 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

Nach der Entkonsolidierung der beiden ehemaligen Teilkonzerne Porsche und Volkswagen im Geschäftsjahr 2009/10 fungiert die Porsche SE als Holdinggesellschaft für ihre operativ tätigen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG. Das aktuelle Rumpfgeschäftsjahr 2010 umfasst den Fünf-Monatszeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010. Die Vorjahresvergleichsperiode, das Geschäftsjahr 2009/10, dauerte vom 1. August 2009 bis zum 31. Juli 2010 und umfasste damit einen Zeitraum von zwölf Monaten. Aufgrund der unterschiedlichen Dauer beider Geschäftsjahre wird ein Vergleich zwischen den Posten des Porsche SE Konzernabschlusses für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 und den Vorjahreszahlen für das Geschäftsjahr 2009/10, insbesondere in Bezug auf die Finanz- und Ertragslage, erheblich erschwert.

Zudem wurde im Zuge der Geschäftsjahresumstellung der Porsche SE im Rumpfgeschäftsjahr 2010 die Einbeziehung des Volkswagen Konzerns mit einem Monat Zeitversatz aufgehoben. Der Volkswagen Konzern ist daher im Rumpfgeschäftsjahr 2010 mit Werten für einen Zeitraum von sechs Monaten (1. Juli 2010 bis 31. Dezember 2010) in das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen einbezogen.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Juli 2010 um 1.514 Millionen Euro auf 29.666 Millionen Euro erhöht.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 28.733 Millionen Euro (31. Juli 2010: 27.026 Millionen Euro) enthalten im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH sowie der Volkswagen AG. Während sich der at Equity Buchwert der Volkswagen AG – auch in Folge der positiven Geschäftsentwicklung – um insgesamt 1.623 Millionen Euro auf 20.709 Millionen Euro erhöhte, verminderte sich der at Equity Buchwert der Porsche Zwischenholding GmbH – trotz einer ebenfalls positiven Geschäftsentwicklung – insbesondere aufgrund von im Rumpfgeschäftsjahr erhaltenen Dividenden um insgesamt 72 Millionen Euro auf 3.549 Millionen Euro. Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte zum Stichtag in Höhe von 4.475 Millionen Euro (31. Juli 2010: 4.319 Millionen Euro) betreffen vor allem langfristige sonstige Forderungen gegen die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG. Des Weiteren ist in den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ein positiver beizulegender Zeitwert in Höhe von 459 Millionen Euro (31. Juli 2010: 301 Millionen Euro) für die im Rahmen der GLV von Volkswagen erhaltenen Put-Option der Porsche SE auf die dort verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten. Dessen Berechnung liegt eine Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen und damit die Wahrscheinlichkeit des Scheiterns der Verschmelzung im Sinne der GLV in Höhe von 50 Prozent zugrunde.

Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich von 96,0 Prozent am Ende der Vergleichsperiode auf 96,9 Prozent am Ende des Rumpfgeschäftsjahres.

Das kurzfristige Vermögen hat sich gegenüber dem 31. Juli 2010 um 193 Millionen Euro auf 933 Millionen Euro verringert und beinhaltet im Wesentlichen die flüssigen Mittel der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften sowie Ertragsteuerforderungen, welche primär Erstattungsansprüche für

Kapitalertragsteuern auf erhaltene Dividenden betreffen. Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme ist von 4,0 Prozent im Vorjahr auf 3,1 Prozent zum 31. Dezember 2010 gesunken.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich insbesondere aufgrund des positiven Konzernergebnisses zum 31. Dezember 2010 auf 17.214 Millionen Euro (31. Juli 2010: 15.197 Millionen Euro). Die Eigenkapitalquote (unter Berücksichtigung des Hybridkapitals) hat sich bei einer leicht gestiegenen Bilanzsumme von 54,0 Prozent im Vorjahr auf 58,0 Prozent am 31. Dezember 2010 erhöht.

Die Rückstellungen haben sich von 1.550 Millionen Euro am Ende des Geschäftsjahres 2009/10 auf 247 Millionen Euro reduziert. Der Rückgang im Vergleich zum 31. Juli 2010 ist im Wesentlichen auf die Entscheidung der Finanzverwaltung bezüglich der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften zurückzuführen. Diese führte insgesamt zu einer Verminderung der Steuerrückstellungen um 1.250 Millionen Euro. Die Verminderung setzt sich zusammen aus einem Verbrauch in Höhe von 584 Millionen Euro und einer Auflösung in Höhe von 666 Millionen Euro. Im Zusammenhang mit der Entscheidung der Finanzverwaltung wurden Rückstellungen für Aussetzungs- und Nachzahlungszinsen in Höhe von 51 Millionen Euro aufgelöst, was zu einer entsprechenden Verringerung der sonstigen Rückstellungen im Vergleich zum 31. Juli 2010 führte.

Die Finanzschulden blieben im Vergleich zum 31. Juli 2010 mit insgesamt 10.844 Millionen Euro am Bilanzstichtag nahezu unverändert. Aufgrund der Fälligkeit des Konsortialkredits innerhalb des Geschäftsjahres 2011 wurde ein zum 31. Juli 2010 noch als langfristig ausgewiesener Teilbetrag des Konsortialkredits zum Bilanzstichtag in die kurzfristigen Finanzschulden umgegliedert. Hierin enthalten sind neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auch Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding Konzerns in Höhe von 3.880 Millionen Euro. Die sonstigen Verbindlichkeiten haben sich von 574 Millionen Euro am Ende des vergangenen Geschäftsjahres auf 1.093 Millionen Euro zum Bilanzstichtag erhöht. In den langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten ist ein negativer beizule-

gender Zeitwert in Höhe von 942 Millionen Euro (31. Juli 2010: 395 Millionen Euro) für die im Rahmen der GLV vereinbarten Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten. Die Wertänderung der Call-Option resultiert, ebenso wie die Wertänderung der in den langfristigen Vermögenswerten erfassten Put-Option, aus der Aktualisierung der zugrunde liegenden Bewertungsparameter, insbesondere der Erhöhung der Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit auf 50 Prozent.

Finanzlage

Die nachfolgende Darstellung enthält im Vorjahr die Effekte der Geschäftstätigkeit des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung. Daher ist der Vergleich des Berichtszeitraums mit dem Vorjahr nur eingeschränkt möglich.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beläuft sich im Rumpfgeschäftsjahr 2010 auf minus 325 Millionen Euro (im Vorjahr 4.785 Millionen Euro). Ursächlich für den negativen Cashflow sind insbesondere geleistete Ertragsteuerzahlungen in Höhe von 370 Millionen Euro. Während die erhaltenen Dividenden in Höhe von 198 Millionen Euro im Rumpfgeschäftsjahr ausschließlich die Porsche Zwischenholding GmbH betreffen, entfielen die Dividenden des Vorjahres in Höhe von 240 Millionen Euro auf die Porsche Zwischenholding GmbH und die Volkswagen AG.

Aus dem Cashflow der Investitionstätigkeit ergab sich im Rumpfgeschäftsjahr 2010 ein Mittelzufluss in Höhe von 222 Millionen Euro, dem im Vorjahr ein Mittelabfluss von 25.745 Millionen Euro gegenüberstand. Der Mittelabfluss des Vorjahres war überwiegend auf die im Vergleichszeitraum durchgeführte Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns zurückzuführen. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit des Rumpfgeschäftsjahres betrifft insbesondere die Veränderung von auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die im Laufe des Rumpfgeschäftsjahres vollständig aufgelöst wurden, und enthält zudem den aus der Auflösung

resultierenden Effekt aus dem Freiwerden von zum Vorjahresstichtag verfügbaren Mitteln.

Einem Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit in Höhe von 507 Millionen Euro im Vergleichszeitraum steht im Berichtsjahr ein Mittelabfluss von 28 Millionen Euro gegenüber. Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit war im Vergleichszeitraum von Effekten aus den dort erfolgten Umstrukturierungs- und Refinanzierungsmaßnahmen im Porsche SE Konzern sowie aus der Berücksichtigung des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bis zu ihrer jeweiligen Entkonsolidierung maßgeblich beeinflusst. Im Rumpfgeschäftsjahr beinhaltet der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ausschließlich Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE und an ihre Hybridkapitalgeber.

Der Finanzmittelbestand verminderte sich gegenüber dem 31. Juli 2010 um 131 Millionen Euro auf 406 Millionen Euro.

Die Bruttoliquidität, das heißt die Flüssigen Mittel, verringerte sich von 898 Millionen Euro im Jahr zuvor auf 622 Millionen Euro. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich leicht von insgesamt 6.945 Millionen Euro zum 31. Juli 2010 auf 6.964 Millionen Euro am 31. Dezember 2010.

Die Nettoliquidität – also die Flüssigen Mittel vermindert um die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten – des Porsche SE Konzerns belief sich somit am 31. Dezember 2010 auf minus 6.342 Millionen Euro (31. Juli 2010: minus 6.047 Millionen Euro).

Ertragslage

Der Porsche SE Konzern weist am Ende des Rumpfgeschäftsjahres 2010 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 1.286 Millionen Euro aus, nachdem im Vorjahreszeitraum ein Ergebnis in Höhe von minus 454 Millionen Euro erzielt worden war.

Die sonstigen betrieblichen Erträge haben sich im Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 gegenüber der Vergleichsperiode von 709 Millionen Euro auf 269 Millionen Euro ver-

mindert und enthalten im Rumpfgeschäftsjahr insbesondere den Effekt aus der Bewertung der Put- Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 158 Millionen Euro sowie einen Betrag in Höhe von 102 Millionen Euro aus den im Rumpfgeschäftsjahr vollständig aufgelösten auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen von 956 Millionen Euro auf 590 Millionen Euro ab. Sie enthalten im Rumpfgeschäftsjahr 2010 im Wesentlichen den Effekt aus der Bewertung der Call- Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von minus 547 Millionen Euro. Zudem ergaben sich Aufwendungen aus der Bewertung der im Rumpfgeschäftsjahr vollständig aufgelösten auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG in Höhe von 10 Millionen Euro.

Der Personalaufwand des Porsche SE Konzerns beträgt 11 Millionen Euro (2009/10: 17 Millionen Euro).

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen beläuft sich auf 1.075 Millionen Euro (2009/10: 6.792 Millionen Euro), es entfällt in Höhe von 106 Millionen Euro auf den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und in Höhe von 969 Millionen Euro auf den Volkswagen Konzern. Im Zuge der Geschäftsjahresumstellung der Porsche SE im Rumpfgeschäftsjahr 2010 wurde in der Berichtsperiode die Einbeziehung des Volkswagen Konzerns mit einem Monat Zeitversatz aufgehoben. Der Volkswagen Konzern ist daher im Rumpfgeschäftsjahr 2010 mit Werten für einen Zeitraum von sechs Monaten (1. Juli bis 31. Dezember 2010) in das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen einbezogen. Die 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 durchgeführten Kaufpreisallokationen. Die Folgewirkungen dieser 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 insgesamt rund 206 Millionen Euro belastet. Die für Zwecke der Einbeziehung at Equity durchzuführenden Kaufpreisallokationen wurden Anfang Dezember 2010 abgeschlossen. Anpassungen gegenüber den im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2009/10 erfassten Werten ergaben sich nicht.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen des Vergleichszeitraums war insbesondere von Einmaleffekten, dem Ertrag aus der erstmaligen Einbeziehung der Beteiligung an der Volkswagen AG nach der Equity-Methode in Höhe von 7.841 Millionen Euro sowie dem Verwässerungseffekt in Höhe von 1.440 Millionen Euro aus der im März 2010 bei der Volkswagen AG durchgeführten Kapitalerhöhung an der die Porsche SE nicht teilgenommen hatte, beeinflusst.

Das Finanzergebnis verbesserte sich im Berichtszeitraum von minus 673 Millionen Euro auf minus 104 Millionen Euro. Dies ist, neben der unterschiedlichen Länge der Vergleichszeiträume, insbesondere auf niedrigere Zinszahlungen an Kreditinstitute zurückzuführen, welche aus der Verminderung der durchschnittlichen Verschuldung bei Kreditinstituten in der Berichtsperiode im Gegensatz zur Vergleichsperiode resultiert, sowie auf höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Refinanzierung im Vorjahr.

Das Ergebnis vor Steuern beläuft sich auf 639 Millionen Euro (Vorjahr: 5.855 Millionen Euro). In dem

im Posten Ertragsteuern ausgewiesenen Ertrag in Höhe von 647 Millionen Euro ist ein Ertrag in Höhe von 666 Millionen Euro enthalten, der sich aus der Auflösung von Rückstellungen ergibt, die in Vorjahren im Zusammenhang mit der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften gebildet wurden (2009/10: Steueraufwand 114 Millionen Euro).

Im Ergebnis nach Steuern des Vorjahres war ein Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen in Höhe von minus 6.195 Millionen Euro zu berücksichtigen. Es umfasste das laufende Ergebnis der aufgegebenen Geschäftsbereiche bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung sowie die aus deren Entkonsolidierung resultierenden Ergebnisbeiträge. Der sich aus der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2009/10 ergebende Verlust in Höhe von 15.902 Millionen Euro wurde dabei teilweise durch den positiven Ergebnisbeitrag aus der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns in Höhe von 9.027 Millionen Euro kompensiert.

Das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns im Rumpfgeschäftsjahr 2010 beträgt 1.286 Millionen Euro (Vorjahr: minus 454 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 Konzern. 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.

Im Rumpfgeschäftsjahr 2010 setzte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern 40.446 Fahrzeuge ab. Der Umsatz beträgt dabei 3.867 Millionen Euro. Das operative Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns für die fünf Monate des Rumpfgeschäftsjahres beläuft sich auf 688 Millionen Euro. Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern weist eine deutlich zweistellige Umsatzrendite auf.

Der Volkswagen Konzern setzte im Zeitraum vom 1. Juli 2010 bis zum 31. Dezember 2010 3.712.319 Fahrzeuge ab. Bei Umsatzerlösen in Höhe von 65.066 Millionen Euro in diesem Zeitraum beläuft sich das operative Ergebnis auf 4.300 Millionen Euro.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns

Aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen im Geschäftsjahr 2009/10 verfügt der Porsche SE Konzern über kein eigenes operatives Fahrzeuggeschäft mehr. Die Porsche SE ist seither als Holdinggesellschaft für ihre operativ tätigen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG tätig.

Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns ist daher im Wesentlichen von 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. Zudem können sich aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH durch Veränderungen der Bewertungsparameter, insbesondere des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH und der Einschätzung des Vorstands in Bezug auf das Scheitern der Verschmelzung im Sinne der GLV, erhebliche Auswirkungen für die Ertragslage ergeben.

Weiterhin sind die maßgeblichen Bestimmungsgrößen der Vermögenslage die Entwicklung der Equity-Buchwerte der Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG, die Entwicklung der Finanzschulden sowie der Stand und die geplante Rückführung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Die Finanzlage wird einerseits durch Zahlungsmittelzuflüsse aus Dividenden von der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG bestimmt. Andererseits ergeben sich Zahlungsmittelabflüsse insbesondere aus Zins- und Tilgungsleistungen sowie aus Steuerzahlungen.

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der wesentlichen Beteiligungen positiv. Die wesentlichen Beteiligungen haben die Belastungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise weitgehend überwunden und ihre Ertragsstärke gesteigert. Die Porsche SE profitierte im abgelaufenen Rumpfgeschäftsjahr von diesen positiven Entwicklungen.





Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB)

Im vorliegenden handelsrechtlichen Einzelabschluss der Porsche SE wird als Berichtsperiode das Rumpfgeschäftsjahr 2010 dargestellt, das einen Zeitraum von 5 Monaten umfasst. Die Vergleichsperiode hingegen, das Geschäftsjahr 2009/10, umfasst einen Zeitraum von zwölf Monaten. Aufgrund der unterschiedlichen Betrachtungszeiträume und zudem aufgrund der Effekte aus Umstrukturierungen in der Vergleichsperiode sind insbesondere die Finanz- und Ertragslage des Rumpfgeschäftsjahres 2010 mit der Finanz- und Ertragslage des Geschäftsjahres 2009/10 nur sehr eingeschränkt vergleichbar.

Jahresergebnis

Das Jahresergebnis der Porsche SE wird im Wesentlichen durch das Beteiligungsergebnis, das Zinsergebnis sowie durch einen steuerlichen Sonderertrag bestimmt. Die Porsche SE vereinnahmte im Rumpfgeschäftsjahr eine Dividende aus der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 282 Millionen Euro sowie Erträge aus der Ergebnisabführung der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH in Höhe von 71 Millionen Euro. In der Vergleichsperiode vereinnahmte die Gesellschaft eine Dividende per Sachentnahme in Höhe von 9.523 Millionen Euro. Dabei entnahm die Porsche SE aus der Porsche Zwi-

schenholding GmbH Forderungen gegen die (neue) Porsche AG sowie gegen die Porsche SE selbst. Des Weiteren waren im Vorjahr Dividendenerträge aus der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 87 Millionen Euro sowie aus der Volkswagen AG in Höhe von 240 Millionen Euro ausgewiesen.

Der zum Ende der Vergleichsperiode bei der Porsche SE verbliebene Bestand von auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG wurde im Rumpfgeschäftsjahr vollständig aufgelöst. Im handelsrechtlichen Ergebnis des Rumpfgeschäftsjahres 2010 sind Effekte aus Aktienoptionen in Höhe von insgesamt 21 Millionen Euro (Vorjahr 17 Millionen Euro) enthalten. Hiervon entfielen 23 Millionen Euro (Vorjahr: 392 Millionen Euro) auf die sonstigen betrieblichen Erträge sowie 2 Millionen Euro (Vorjahr: 409 Millionen Euro) auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

Das Zinsergebnis beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus Darlehen. In den Zinserträgen ist ein Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen für Aussetzungs- und Nachzahlungszinsen im Zusammenhang mit der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften in Höhe von 51 Millionen Euro enthalten. Der Rückgang des Zinsaufwands im Rumpfgeschäftsjahr ist insbesondere auf

die Verminderung der durchschnittlichen Verschuldung bei Kreditinstituten in der Berichtsperiode im Gegensatz zur Vergleichsperiode zurückzuführen.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sank von 8.991 Millionen Euro im Vorjahr auf 217 Millionen Euro im Rumpfgeschäftsjahr 2010.

Der außerordentliche Aufwand in Höhe von 2 Millionen Euro resultiert aus der erstmaligen vollumfänglichen Anwendung der Vorschriften des Bilanzrechtmodernisierungsgesetzes (BilMoG) auf den handelsrechtlichen Einzelabschluss.

In den Steuern in Höhe von 664 Millionen Euro ist ein Ertrag von 666 Millionen Euro enthalten, welcher sich aus der Auflösung von Rückstellungen, die in Vorjahren im Zusammenhang mit der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften gebildet wurden, ergibt. Nach Berücksichtigung von Steuern und außerordentlichem Ergebnis verbleibt ein Jahresüberschuss in Höhe von 879 Millionen Euro (Vorjahr: 8.991 Millionen Euro).

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Sonstige betriebliche Erträge	32	641
Personalaufwand	- 11	- 18
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 44	- 631
Beteiligungsergebnis	353	9.850
Zinsergebnis	- 113	- 851
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	217	8.991
Außerordentliche Aufwendungen	- 2	0
Steuern	664	0
Jahresüberschuss/ -fehlbetrag	879	8.991
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	- 439	- 4.495
Bilanzgewinn/ -verlust	440	4.496

Vermögens- und Finanzlage

Das Finanzanlagevermögen der Porsche SE umfasst im Wesentlichen die Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG, die im Einzelabschluss zu Anschaffungskosten bilanziert wurden. Die Forderungen der Porsche SE beinhalten im Wesentlichen Darlehensforderungen gegen die Porsche Zwischenholding GmbH (2.703 Millionen Euro) und die Porsche AG (1.313 Millionen Euro) und weisen Restlaufzeiten von mehr als einem Jahr auf.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten vor allem Steuerrückforderungen aufgrund der Aktivierung von Erstattungsansprüchen gegen das Finanzamt im Zusammenhang mit vereinnahmten Dividenden. Zudem sind in den sonstigen Vermögensgegenständen unverändert 13 Millionen Euro für die Put-Option gegenüber der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten.

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten umfasst im Wesentlichen ein Disagio in Höhe von 34 Millionen Euro (Vorjahr: 53 Millionen Euro) sowie Vorauszahlungen für Dienstleistungsverträge.

Die Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Steuerrückstellungen für noch nicht veranlagte Steuern der Vorjahre sowie sonstige Rückstellungen. Der Rückgang im Vergleich zum 31. Juli 2010 ist im Wesentlichen auf die Entscheidung der Finanzverwaltung bezüglich der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften und einer damit verbundenen Verminderung der Steuerrückstellungen um 1.250 Millionen Euro sowie auf eine damit verbundene Auflösung der sonstigen Rückstellungen für Aussetzungs- und Nachzahlungszinsen in Höhe von 51 Millionen Euro zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind im Vergleich zum 31. Juli 2010 unverändert. Die übrigen Verbindlichkeiten haben sich mit 4.653 Millionen Euro leicht gegenüber dem Vorjahr (4.740 Millionen Euro) vermindert. Sie betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH sowie der Porsche AG. In den sonstigen Verbindlichkeiten sind unverändert 10 Millionen Euro für die Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten.

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31.12.2010

Mio. €	31.12.2010	31.7.2010
Aktiva		
Finanzanlagen	24.771	24.771
Forderungen	4.027	4.348
Sonstige Vermögensgegenstände	302	230
Flüssige Mittel	622	887
Rechnungsabgrenzungsposten	35	53
	29.757	30.289
Passiva		
Eigenkapital	17.839	16.977
Rückstellungen	265	1.572
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.000	7.000
Übrige Verbindlichkeiten	4.653	4.740
	29.757	30.289

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 Lagebericht.

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. Dezember 2010 einen Bilanzgewinn in Höhe von 439.527.668,81 Euro aus. Ein Vorschlag an die Hauptversammlung zur Verwendung des Bilanzgewinns lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses durch den Vorstand noch nicht vor.

Abhängigkeitsbericht erstellt

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat die Porsche SE 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 Rumpfgeschäftsjahr nicht vor.“



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 Berichtszeitraum erfolgte die Markteinführung des leistungsstärksten Seriensportwagens in der Geschichte der Porsche AG: Der 620 PS starke 911 GT2 RS* feierte am 25. August 2010 auf dem Autosalon in Moskau seine Weltpremiere, der Verkauf begann im September 2010. Bereits Mitte Oktober war die auf 500 Exemplare limitierte Kleinserie ausverkauft. Der Hochleistungssportwagen wird von einem 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern mit variabler Turbinen-Geometrie angetrieben. Die Beschleunigungswerte lauten: Null bis 100 km/h in 3,5 Sekunden, null bis 200 km/h in 9,8 Sekunden, null bis 300 km/h in 28,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 330 km/h.

Auf dem Automobilsalon in Paris Anfang Oktober feierten zwei weitere Modelle der Erfolgsbaureihe 911 ihre Weltpremiere: Der 911 Speedster* und der 911 Carrera GTS*. Mit 408 PS leistet der 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotor in beiden neuen Elferrn 23 PS mehr als im 911 Carrera S. Der Carrera GTS bildet mit einer betont sportlichen Ausstattung die neue Spitze der Carrera-Modellreihe. Seit Dezember 2010 ist der GTS als Coupé und als Cabriolet bei den Händlern verfügbar. Der neue 911 Speedster, der in einer Kleinserie gefertigt und ebenfalls seit Dezember 2010 verkauft wird, ist in Erinnerung an das erste Porsche-Modell mit dem Namen Speedster – dem 356 Speedster – auf 356 Exemplare limitiert. Der Zweisitzer unterscheidet sich signifikant von den anderen Fahrzeugen der Baureihe 911. Die 60 Millimeter niedrigere, stärker geneigte Frontscheibe, die flache Kontur des sportlich geschnittenen Verdecks und eine charakteristische Doppelhutze formen das markante Profil des Sportwagens.

Die Neuvorstellung auf der Los Angeles Auto Show Mitte November war der Cayman R*. Angetrieben von einem leistungsgesteigerten 3,4-Liter-Sechszylindermotor mit 330 PS beschleunigt der Mittelmotorsportwagen mit Sechsgang-Schaltgetriebe aus dem Stand auf 100 km/h in 5,0 Sekunden; mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe (PDK) sind es 4,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 282 km/h (mit PDK 280 km/h). Der Verkaufsstart war im Februar 2011.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 65 dieses Berichts.

Neuvorstellungen des Volkswagen Konzerns

Die Marke Audi stellte im Juli 2010 in der Pinakothek der Moderne in München den neuen Audi A7 Sportback der Öffentlichkeit vor. Das Fahrzeug verbindet die sportliche Eleganz eines Coupés mit der Funktionalität eines Fünftürers.

Auf dem Auto-Salon in Moskau präsentierte der Volkswagen Konzern dem russischen Publikum im August zahlreiche neue Modelle. Das Highlight bildete die im russischen Volkswagen Werk Kaluga gefertigte Polo Limousine, bei deren Entwicklung die besonderen Klima- und Straßenverhältnisse Russlands berücksichtigt wurden.

Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentierte den Besuchern der Internationalen Automobilausstellung (IAA) Nutzfahrzeuge im September 2010 in Hannover gleich fünf Neuheiten, die sich durch hohe Effizienz, Funktionalität und Sicherheit auszeichnen. Im Mittelpunkt stand der neue Caddy. Design, Funktionalität, Sicherheit und Ausstattung des kompakten Stadtlieferwagens wurden im Vergleich zum Vorgänger weiter perfektioniert. Seine innovative und effiziente Motorenpalette reduziert den Kraftstoffverbrauch um bis zu 21 Prozent. Ein weiteres Highlight auf dem Messestand war der Amarok SingleCab. Bei gleichen Fahrzeugmaßen wie der Viertürer weist der Amarok SingleCab eine auf 2,20 m verlängerte Ladefläche auf. Premiere feierte zudem der Transporter mit BlueMotion Technology. Im Vergleich zum aktuellen, gleichstarken Serienmodell wurde der kombinierte Verbrauch nochmals um 0,5 l gesenkt, sodass der Transporter im Durchschnitt nur noch 6,8 l auf 100 km benötigt.

Die Marke Scania stellte in Hannover mit dem neuen V8 den weltweit stärksten Lkw vor. Darüber hinaus zeigte die schwedische Marke die innovative R-Serie, die bei Effizienz und Komfort neue Maßstäbe setzt. Weitere Neuheiten waren der Reisebus Scania Touring, der Niederflur-Stadtbus Scania OmniCity sowie das Dienstleistungsprogramm Ecolution by Scania. Dieses bietet den Kunden maßgeschneiderte Services, um CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch zu senken und damit langfristig die Umweltverträglichkeit, Effizienz und Profitabilität der Flotte für den Kunden zu steigern.

lichkeit, Effizienz und Profitabilität der Flotte für den Kunden zu steigern.

Mit der Weltpremiere der siebten Generation von Passat Limousine und Passat Variant setzte die Marke Volkswagen Pkw Ende September einen besonderen Glanzpunkt auf der Pariser Automesse. Das Design überzeugt durch gerade Linien, klar strukturierte Flächen und dynamische Proportionen. Mit seinen perfektionierten Komfort-, Qualitäts- und Sicherheitseigenschaften sowie seinen Assistenzsystemen auf Oberklasseniveau setzt der neue Passat erneut Maßstäbe in der Mittelklasse. Energierückgewinnung (Rekuperation), automatische City-Notbrems-Funktion, Müdigkeitserkennung und das maskierte Dauerfernlicht (Dynamic Light Assist) sind nur einige seiner neuen technischen Features. Das Interieur des Passat wurde ebenfalls umfangreich überarbeitet und schlägt mit der Beschaffenheit und der Qualität der eingesetzten Materialien eine Brücke in das nächsthöhere Segment.

Die Marke Audi beeindruckte die Messebesucher in Paris mit dem Audi quattro concept – der modernen Interpretation des legendären Audi quattro aus den 1980er Jahren. Einen Ausblick auf den Sportwagen der Zukunft präsentierte Audi mit dem Audi e-tron Spyder, der TDI-Technologie und Elektroantrieb intelligent kombiniert. Seine Markenzeichen sind ein markant-kraftvolles Design und ein hocheffizienter Plug-in-Hybridantrieb. Außerdem ging in Paris der Audi R8 GT* an den Start – eine auf 333 Exemplare limitierte leichtere und leistungsstärkere Variante des Hochleistungssportwagens Audi R8.

Umweltfreundliche Mobilität stand im Mittelpunkt bei Škoda. Mit der Konzeptstudie Octavia Green E Line, dem ersten Škoda mit reinem Elektroantrieb, stellte die Marke ihre Innovationskraft und ihre technische Kompetenz unter Beweis. Nachhaltige Mobilität repräsentierten auch die Škoda GreenLine-Modelle der zweiten Generation. Das Škoda Umweltlabel steht für moderne Motoren und innovative Lösungen wie das Start-Stopp-System oder die Rekuperation der Bremsenergie und ist nun in allen Modellreihen der Marke verfügbar.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 65 dieses Berichts.



SEAT präsentierte in Paris mit dem Concept-Car IBE seine Vision der elektromobilen Zukunft. Das kompakte Sportcoupé mit den kraftvollen Proportionen ist eine Weiterentwicklung der im März 2010 in Genf präsentierten Konzeptstudie. Der SEAT IBE wird von einem 75 kW starken Elektromotor angetrieben und verbindet dynamischen Fahrspaß mit ökologischer Verantwortung. Außerdem zeigte SEAT in Paris den neuen Alhambra.

Die Premiere des neuen Bentley Continental GT* war ein weiteres Highlight des Volkswagen Konzerns in Paris. Lamborghini faszinierte die Messebesucher mit dem Lamborghini Sesto Elemento. Für viel Aufsehen auf der Pariser Automobilmesse sorgte außerdem die Europapremiere des Weltrekordfahrzeugs Bugatti Veyron 16.4 Super Sport*.

Gebündelte Kräfte dank strategischer Allianzen

Die bestehenden Kooperationen auf dem Gebiet der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der Daimler AG und der Chrysler Group hat der Volkswagen Konzern 2010 fortgeführt. Zudem ist Volkswagen mit der Suzuki Motor Corporation eine langfristige strategische Partnerschaft eingegangen.

Um auch die Entwicklung von Hochvolt-Batteriesystemen für Hybridantriebe und Elektrofahrzeuge voranzutreiben, wurde 2010 die Zusammenar-

beit mit zahlreichen kompetenten Batterieherstellern angestrebt oder intensiviert. Volkswagen gründete zusammen mit dem Partner VARTA Microbattery GmbH in Ellwangen die gemeinsame VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co KG. Ihr Ziel: automobiltaugliche Batteriezellen sowie die dazugehörige Fertigungstechnologie zu erforschen und zu entwickeln. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern unter Einbindung zahlreicher Hochschulen, wie dem Institut für Physikalische Chemie der Universität Münster, seine Kompetenzen auf dem Gebiet der Elektrotraktion ausgebaut.

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

Porsche Intelligent Performance

Mit dem 918 RSR präsentierte Porsche auf der Detroit Auto Show 2011 eine High End-Synthese aus den erfolgreichen Hybridkonzepten des Jahres 2010. Das Mittelmotor-Coupé 918 RSR vereint die Technologie des 911 GT3 R Hybrid und das Design des 918 Spyder in einem hochmodernen Supersportwagen. Der V8-Motor ist eine Weiterentwicklung des Direkteinspritzer-Triebwerks aus dem erfolgreichen RS-Spyder-Rennwagen und leistet im 918 RSR 563 PS. Die Elektromotoren an den beiden Vorderrädern steuern jeweils 75 kW zur maximalen Antriebsleistung von 767 PS bei. Der eingebaute Schwungradspeicher ist eine Elektromaschine, dessen Rotor mit bis zu 36.000 Umdrehungen pro Minute kreist, um Rotationsenergie zu speichern. Die Aufladung erfolgt, wenn bei Bremsvorgängen die beiden Elektromaschinen an der Vorderachse ihre Funktion umkehren und als Generatoren arbeiten. Aus dem geladenen Schwungradspeicher kann der Pilot auf Knopfdruck dessen gespeicherte Energie abrufen und bei Beschleunigungs- oder Überholvorgängen einsetzen. Dabei wird das Schwungrad elektromagnetisch abgebremst, um dann aus seiner Bewegungsenergie bis zu insgesamt 150 kW zusätzlich an die beiden Elektromaschinen der Vorderachse zu liefern. Auf der Auto Show in Detroit erhielt der 918 RSR den „Best in Show –

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 65 dieses Berichts.

AutoWeek Editors' Choice Award 2011". Die „Auto-Week“-Jury wählte den Porsche 918 RSR damit zur besten Messeneuheit der Detroit Auto Show.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Im Rumpfgeschäftsjahr 2010 beliefen sich im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten auf 100 Millionen Euro (im vorangegangenen Geschäftsjahr 2009/10: 189 Millionen Euro). Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 175 Millionen Euro (im Geschäftsjahr 2009/10: 400 Millionen Euro). Die Aktivierungsquote, die im Geschäftsjahr 2009/10 bei 68 Prozent gelegen hatte, betrug im Berichtsjahr 64 Prozent.

Im Volkswagen Konzern betragen im Zeitraum vom 1. Juli 2010 bis zum 31. Dezember 2010 die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 2.352 Millionen Euro während sie sich in der Zeit vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009 auf 1.722 Millionen Euro beliefen. Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 821 Millionen Euro (im Vergleichszeitraum: 1.013 Millionen Euro). Die Aktivierungsquote im Volkswagen Konzern lag, nach 37,0 Prozent im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009, im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2010 bei 25,9 Prozent.

Schutzrechte und Lizenzen

Die Anmeldezahlen von Schutzrechten für Innovationen und Designs lagen im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern weiterhin auf hohem Niveau. Schwerpunkte lagen bei den Fahrzeugprojekten zu Hybrid- und Elektromobilität. Bei den Schutzrechtsanmeldungen im Ausland bleibt Asien fest im Blick, mit Fokus China, Japan und Südkorea. Das Lizenzgeschäft hat sich ebenfalls positiv entwickelt; die Lizenzzerlöse liegen nach wie vor auf hohem Niveau.

Der Volkswagen Konzern sichert sich auch im Berichtszeitraum zahlreiche Patente im In- und Ausland, meistens betrafen diese Innovationen Fahrassistenzsysteme und Infotainment-Themen sowie die Hybrid- und Karosserietechnologie. Die hohe Zahl und die technologische Qualität der Anmeldungen zeigten erneut, dass die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns über eine große Innovationskraft verfügen.



Verbrauchs- und Emissionsangaben

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoff- verbrauch innerorts (l/100km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100km)	CO ₂ - Emissionen kombiniert (g/km)
Audi R 8 GT	412 (560)	21,0	9,9	13,9	323
Bentley Continental GT	423 (575)	25,4	11,4	16,5	384
Bugatti Veyron 16,4 Super Sport	882 (1200)	37,2	14,9	23,1	539
Porsche 911 GT2 RS	456 (620)	17,9	8,7	11,9	284
Porsche 911 Carrera GTS	300 (408)	15,9	7,6	10,6	250
Porsche 911 Carrera GTS PDK	300 (408)	15,3	7,2	10,2	240
Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet	300 (408)	16,2	7,7	10,8	254
Porsche 911 Carrera GTS PDK Cabriolet	300 (408)	15,5	7,3	10,3	242
Porsche 911 Speedster	300 (408)	15,5	7,3	10,3	242
Porsche Cayman R	243 (330)	14,2	7,1	9,7	228
Porsche Cayman R PDK	243 (330)	14,0	6,6	9,3	218

Einkauf

Im Rumpfgeschäftsjahr 2010 belief sich der Materialaufwand im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern auf 2.267 Millionen Euro. Durch eine Vielzahl von gemeinsam mit Lieferanten durchgeführten Maßnahmen zur Produkt- und Prozessoptimierung konnte der Materialaufwand je Fahrzeug wie in den vorangegangenen Jahren weiter gesenkt werden. Nach Abschluss einiger Großprojekte des letzten Geschäftsjahres lag das Beschaffungsvolumen bei Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen im Rumpfgeschäftsjahr leicht über dem Vorjahreswert des Vergleichszeitraumes.

Ausdehnung der Zusammenarbeit mit VW

Im abgelaufenen Rumpfgeschäftsjahr wurde die gemeinsame Beschaffung mit Volkswagen in den Bereichen Produktionsmaterial und Nicht-Produktionsmaterial auf Basis des im vorangegangenen Geschäftsjahr abgeschlossenen Rahmenkooperationsvertrags weiter ausgebaut. Für definierte Umfänge mit Synergiepotential wurden die Beschaffungsvolumina beider Häuser gebündelt und die weltweite Beschaffungsorganisation des Volkswagen Konzerns genutzt. Dabei konnten für die Porsche AG nachhaltige Effekte bei den Materialkosten gesichert werden. Die nächsten Schritte sehen eine sukzessive Ausdehnung der gemeinsamen Beschaffung im Bereich Produktionsmaterial und Nicht-Produktionsmaterial vor, die sich insbesondere bei neuen Fahrzeugprojekten positiv auf die Materialkosten auswirken wird.

Auch unter den neuen Rahmenbedingungen nimmt die Leistungsfähigkeit und Stabilität der Lieferantenbasis angesichts der hohen externen Wertschöpfung eine herausragende Stellung ein.

Produktionsversorgung bei Porsche trotz kritischer Umfeldbedingungen sichergestellt

Während sich die Automobilzulieferbranche im ersten Halbjahr 2010 noch mit den anhaltenden Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschafts-

krise konfrontiert sah, zeigte sich im zweiten Halbjahr 2010 eine deutliche Erholung der wirtschaftlichen Lage. Die teils rasche Erholung der Weltwirtschaft führte jedoch zu Engpässen in Bezug auf die Kapazitäten sowie zu einem erhöhten Finanzbedarf. Weiterhin kritisch wirken sich die sehr verhaltene Kreditvergabepolitik der Banken und steigende Refinanzierungskosten aus. Trotz der angespannten Situation ist es Porsche durch die konsequente Anwendung eines Risikomanagements gelungen, gemeinsam mit den Lieferanten zu einem frühen Zeitpunkt potentielle Schwachstellen zu identifizieren und durch entsprechende Maßnahmen deren finanzwirtschaftliche Stabilität zu erhöhen. Im Ergebnis war Porsche im Vergleich zur Gesamtbranche von einer deutlich geringeren Anzahl von Lieferanteninsolvenzen betroffen. Auch in den Krisenfällen konnte eine nachhaltige Beeinträchtigung von Versorgungssicherheit und -qualität der Fahrzeugproduktion bei deutlich gestiegenen Produktionszahlen vermieden werden.

Angesichts der Ungewissheit über den Verlauf der weltweiten Wirtschaftskrise und des hohen externen Wertschöpfungsanteils waren im Berichtsjahr effiziente Produktionsprozesse und wettbewerbsfähige Kostenstrukturen der Lieferanten wichtiger denn je. Das Lieferanten-Management hat daher im Verlauf des Berichtszeitraums intensiv gemeinsam mit den Lieferanten an der Verbesserung der Wertschöpfungsprozesse gearbeitet. Die Aufgabenschwerpunkte bildeten dabei die Unterstützung der Lieferanten bei der Anlaufabsicherung von Neufahrzeugprojekten sowie die Durchführung von Präventivmaßnahmen zur Sicherstellung einer reibungslosen Serienentwicklung.

Zur Bestimmung des Performance-Niveaus der Porsche Lieferanten werden regelmäßige Bewertungen durchgeführt. Während die Bewertungsergebnisse der Lieferanten in der laufenden Serie auch im vergangenen Geschäftsjahr das hohe Leistungsniveau der Lieferantenbasis bestätigen, zeigten sich bei den Ergebnissen im Produktentstehungsprozess Optimierungspotenziale.

Auswahl der Lieferanten bei Porsche

Als wesentliche Meilensteine in den Beschaffungsprozessen sind die Produktanläufe der Modellvarianten 911 Carrera Speedster und Carrera GTS zu nennen. Der Start der Serienentwicklung des 918 Spyder mit Plug-in-Hybrid-Technik, dessen Lithium-Ionen Batterie am Stromnetz aufgeladen werden kann, ist ein weiterer Meilenstein im Ausbau der Hybrid-Kompetenz. Bei der Auswahl der Lieferanten stellt dies den Einkauf vor besondere Herausforderungen, da neben den üblichen Serienumfängen sowohl rennsporttypische Komponenten als auch Zukunftstechnologien aus dem Bereich der Elektromobilität zum Einsatz kommen werden.

Mit dem Start der Serienentwicklung einer weiteren Baureihe im Segment der sportlichen Geländewagen (unter dem Arbeitstitel „Cajun“) werden die Weichen für ein kontinuierliches und erfolgreiches Wachstum gestellt. Wie beim Cayenne ist der Einkauf auch bei diesem neu zu entwickelndem Modell intensiv bestrebt, auf die Strukturen und Prozesse der Beschaffungsorganisation des Volkswagen Konzerns zurückzugreifen. Durch die Verwendung bestimmter Plattformumfänge und die Ergänzung um gezielt entwickelte Neuumfänge lassen sich die Materialkosten, Investitionen und Entwicklungskosten für das neue Fahrzeug deutlich begrenzen und gleichzeitig eine Porsche typische Auslegung und Gestaltung des Fahrzeuges sicherstellen.

Um die Serienausstattung der Baureihe Panamera individuell und exklusiv nach Kundenwünschen zu veredeln, wurde auch für diese Baureihe ein Individualisierungs-Angebot eingeführt.

Einkauf von Nicht-Produktionsmaterial im Porsche Konzern

Im Rahmen des Konzerneinkaufs erfolgt ein einheitlicher Einkauf für Nicht-Produktionsmaterial im Porsche Konzern. Durch eine frühzeitige Identifizierung und Bündelung der Bedarfe sowie eine professionelle Einkaufsbetreuung konnten Einsparungspotentiale realisiert werden. Dabei haben neben der Bündelung im Porsche Konzern auch die gemeinsamen

Beschaffungsaktivitäten mit dem Volkswagen Konzern zu einer deutlich messbaren Verbesserung der bei Nicht-Produktionsmaterial getätigten Abschlüsse geführt. Der zweite Bauabschnitt des zentralen Ersatzteillagers in Sachsenheim mit einem Gesamtvolumen von 100 Millionen Euro wurde im Rumpfgeschäftsjahr 2010 fertig gestellt und in Betrieb genommen.

Gestiegene Rohstoffpreise

Der Rohstoffsektor zeigte im zweiten Halbjahr 2010 deutliche Preissteigerungen, was neben der industriellen Nachfrage insbesondere auf die stark gestiegene Investmentnachfrage von Rohstoff- und Hedgefonds zurückzuführen war. Neben einer Verschärfung der Versorgungssituation sieht sich die Automobilindustrie bei den Rohstoffpreisen daher in einer ähnlichen Lage wie im Jahr 2008 vor dem Beginn der weltweiten Finanzkrise. Durch gezielte Maßnahmen zur Risikoabsicherung sowie kompensatorische Maßnahmen in anderen Kostenbestandteilen des Produktionsmaterials konnte die Porsche AG die Auswirkungen auf das Unternehmen begrenzen.

Auch im Volkswagen Konzern wurden Strategien entwickelt, um gestiegenen Rohstoffpreisen entgegenzuwirken. Darüber hinaus musste das Lieferanten- und Kaufteilemanagement – unter Einhaltung der Nachhaltigkeitsgrundsätze des Volkswagen Konzerns – an die veränderte Situation angepasst werden. Wie schon in den Vorjahren nahmen die Erschließung neuer Märkte und die kontinuierliche Optimierung der Prozesse breiten Raum in den Aktivitäten der Beschaffung ein.

Versorgungssituation bei Kaufteilen und Rohmaterialien im Volkswagen Konzern

Während im Jahr 2009 die Förderprogramme vieler Regierungen dafür gesorgt hatten, dass sich der Absatz von Fahrzeugen in den unteren Segmenten erhöhte, stieg 2010 die Nachfrage nach Fahrzeugen aus den oberen Segmenten mit hochwertiger Ausstattung. Der Beschaffung gelang es, den damit verbundenen erhöhten und veränderten Materialbedarf zu

bedienen und alle Komponenten- und Fahrzeugwerke mit Kaufteilen zu versorgen. Das galt insbesondere für die chinesischen Produktionsstätten des Volkswagen Konzerns, die eine stark steigende Nachfrage zu befriedigen hatten. Entscheidend für diese reibungslose Anpassung waren die stetigen Prozessverbesserungen, vor allem beim Kapazitäts-, Bedarfs- und Kaufteilemanagement, sowie die immer engere Vernetzung aller beteiligten Geschäftsbereiche.

Die Rohstoffmärkte haben sich im Kalenderjahr 2010 im Gleichschritt mit der Weltwirtschaft entwickelt. Die Spotmärkte verzeichneten starke Preissteigerungen, beeinflusst durch eine wachsende Nachfrage, durch Spekulationen auf börsennotierte Rohstoffe und ein geändertes Preissystem für Eisenerz. Dadurch blieb die Preissituation auf den internationalen Stahlmärkten weiterhin angespannt. Bei allen Rohstoffen waren stark schwankende Preise zu beobachten.

Volkswagen hat schon frühzeitig damit begonnen, dieser Entwicklung entgegenzuwirken, und ist diesen Weg auch 2010 weitergegangen. Ausgehend von der weltweit geltenden Beschaffungsstrategie war der Schwerpunkt des Volkswagen Konzerns die strategische Ausrichtung des Lieferantenportfolios. Vor allem die lokalen Gesellschaften in China, Indien, Russland und den USA wurden eng in diesen Prozess eingebunden.

Darüber hinaus arbeitet Volkswagen intensiv daran, sowohl den Materialeinsatz zu reduzieren als auch den Materialnutzungsgrad zu erhöhen – beispielsweise durch die konsequente Weiterentwicklung seiner Leichtbaustrategien oder indem Werkstoffe durch Materialien ersetzt werden, die für die jeweiligen Anwendungen optimiert wurden.

Stärkere Lokalisierung durch die Erschließung neuer Märkte durch den Volkswagen Konzern

Die neuen Fertigungsstandorte des Volkswagen Konzerns in Indien, Russland und den USA eröffnen der Konzern-Beschaffung zahlreiche Chancen. Zum einen kann der Volkswagen Konzern durch die Lokalisierung – die Nutzung lokaler Märkte für die

lokale Fertigung – Kosten reduzieren. Zum anderen sind die örtlichen Lieferanten auch für die Produktionsstätten in anderen Regionen eine potentielle Bezugsquelle. Mit Hilfe der so genannten Tiefenlokalisierung erhöht Volkswagen den Wertschöpfungsanteil von vor Ort bezogenen Bauteilen, indem der Volkswagen Konzern frühzeitig günstige Bezugsquellen für Rohmaterialien in den jeweiligen Regionen sucht und nutzt und so die Materialkosten optimiert. Hier arbeitet die Beschaffung eng mit der technischen Entwicklung und der Qualitätssicherung zusammen und stimmt den jeweiligen Anteil der lokal beschafften Bauteile mit ihnen ab.

Das 2008 eingeführte C3-Sourcing-Programm (Cost-Competitive-Country-Sourcing) basiert auf den beiden oben genannten Strategien der Lokalisierung und Tiefenlokalisierung. Das Ziel des Programms ist, Kostenvorteile in wettbewerbsfähigen Beschaffungsmärkten für europäische Fahrzeugprojekte zu nutzen. Unter Wahrung der Qualitätsansprüche von Volkswagen ist es gelungen, die Synergien der lokalen Produktion für den Export von Komponenten zu realisieren beziehungsweise weiter auszubauen. Lieferanten werden dabei durch konzerneigene Regionalbüros sowohl bei der Tiefenlokalisierung im jeweiligen Land als auch beim Export ihrer Bauteile zu den Produktionsstandorten des Konzerns unterstützt. Das C3-Sourcing-Programm trägt maßgeblich dazu bei, sowohl die Zielkosten neuer Fahrzeugprojekte zum Start der Serienproduktion zu erreichen als auch Volkswagen auf einem Beschaffungsniveau zu halten, das weltweit wettbewerbsfähig ist.

Produktion

Porsche Zwischenholding GmbH erhält Anerkennung für höchste Qualität

Im Rumpfgeschäftsjahr 2010 produzierte Porsche insgesamt 41.949 Fahrzeuge, das waren 18,1 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. In Stuttgart-Zuffenhausen wurden 7.174 Einheiten der Baureihe 911 sowie 2.255 Fahrzeuge der Boxster-Baureihe gefertigt. Beim finnischen Partner Valmet waren es 1.986 Einheiten der Baureihe Boxster, davon entfielen 1.982 Einheiten auf den Cayman. Im Werk Leipzig wurden in der Berichtsperiode 22.343 Fahrzeuge des neuen Cayenne montiert. Vom Gran Turismo Panamera liefen dort 8.189 Einheiten vom Band.

Die Marke Porsche steht im Bewusstsein ihrer Kunden für höchste Qualität und Zuverlässigkeit. Im Berichtszeitraum wurde dieses hervorragende Image durch zahlreiche Preise und Prämierungen, die dem Automobilhersteller verliehen wurden, erneut bestätigt. Diese Auszeichnungen sind zugleich ein eindrucksvoller Beleg für den Anspruch des Unternehmens, Fahrzeuge mit innovativer Technik, außerordentlichen Fahreigenschaften sowie einzigartigem Komfort und Design herzustellen.

So gewann der Porsche 911 die ADAC-Auszeichnung „Gelber Engel“ für das qualitativ beste und zuverlässigste Auto des Jahres in Deutschland. Bestwerte erzielte das Fahrzeug sowohl in der Kundenzufriedenheitsstudie des Automobilclubs, an der sich 43.000 Leser der Zeitschrift „ADAC-Motorwelt“ beteiligten, als auch in der Pannenstatistik, die rund zwei Millionen Berichte der Straßenwachtfahrer auswertete.

Im TÜV Report 2011 wurde Porsche als der Hersteller ausgezeichnet, der die zuverlässigsten Autos in Deutschland baut. In vier der fünf Jahrgangsklassen des TÜV Reports steht ein Sportwagen der Marke Porsche als Fahrzeug mit den wenigsten Mängeln an erster Stelle. In den Klassen der sechs bis elf Jahre alten Fahrzeuge dominiert jeweils der 911, bei den vier bis fünf Jahre alten Autos weist der Boxster

die wenigsten Mängel auf. Mit ihrer überzeugenden Zuverlässigkeit erreichen Porsche-Fahrzeuge alljährlich die besten Plätze in diesem Report, in dem der TÜV die in den gesetzlich vorgeschriebenen Hauptuntersuchungen festgestellten Mängel dokumentiert.

Leipzig: Produktion auf Hochtouren

Nach dem Anlauf der Panamera-Produktion und dem Start des neuen Cayenne in den zurückliegenden Geschäftsjahren war der weitere Hochlauf der Produktion des sportlichen Geländewagens im Berichtszeitraum der Schwerpunkt für das Werk Leipzig. Dabei musste aufgrund der hohen Marktnachfrage das tägliche Produktionsvolumen mehrfach gesteigert werden. Mit der motivierten und flexiblen Mannschaft wurde diese Aufgabe erfolgreich gemeistert. Darüber hinaus ging die Integration des sportlichen Geländefahrzeugs mit Hybridantrieb, dessen zukunftsweisende Technologie völlig neue Anforderungen an die Produktion stellt, reibungslos vonstatten. Es waren etliche Anpassungen in der Fahrzeugmontage notwendig, um die völlig neue Technik in den Montageablauf zu integrieren, ohne dass die hohe Effizienz und Flexibilität des Systems gefährdet wird.

Leipzig gilt als eine der modernsten Automobilfabriken, da hier die Prinzipien einer schlanken Produktion durchgängig Berücksichtigung finden. So sorgt das mit dem Panamera eingeführte neue Logistiksystem für eine erneute Produktivitätsverbesserung. Ein exakter Zeit- und Ablaufplan, in den sämtliche Zulieferer eingebunden sind, erlaubt es, Teile in hoher Frequenz und mit einer Materialreichweite im Stundenbereich anzuliefern. Die Fertigung eines Geländewagens und einer Luxus-Oberklasse Limousine in höchst individueller Ausprägung auf einer Produktionslinie ist weltweit einzigartig.

Großer Modellmix im Porsche Stammwerk

Am Standort Zuffenhausen wurden im Berichtszeitraum mehrere attraktive Sondermodelle in die Montagelinien integriert. Von dem im August vorgestellten Spitzenmodell 911 GT2 RS fertigte Porsche 500 Exemplare. Schon nach kurzer Zeit war der

leistungsstärkste Seriensportwagen in der Unternehmensgeschichte ausverkauft. Auch die vierte Auflage der Legende 911 Speedster ist auf 356 Exemplare limitiert. Zuvor wurde mit dem neuen 911 Carrera GTS ein weiteres 911er Modell in die laufende Fertigung im Werk Zuffenhausen integriert.

Mit der Integration der zusätzlichen Varianten in den bestehenden Mix erhöhte sich im Stammwerk die Zahl der auf einem Band gefertigten Modelle. Dabei zeigen sich auch die Vorteile des außerordentlich effizienten und flexiblen Produktionssystems sowie die Leistungsfähigkeit der hoch qualifizierten Mannschaft. Um die hohe Qualifikation der Mitarbeiter von Porsche zu erhalten und zu steigern wurde auch in der Berichtsperiode wieder eine Vielzahl von Schulungen durchgeführt. Diese sind nicht zuletzt auch deshalb von großer Bedeutung, weil sie dazu beitragen, die besonderen Qualitätsansprüche von Porsche zu sichern.

Besonders wichtig für eine effiziente Produktion ist das Konzept der Teamarbeiten. Porsche legt Wert darauf, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Abläufe in der Montage mitgestalten und Ideen einbringen können. Dadurch wird nicht nur die Produktivität verbessert, sondern auch die Identifikation mit dem Unternehmen gesteigert. Die nach wie vor rege Beteiligung der Belegschaft und die vielen Ideen zur Optimierung beweisen eindrucksvoll, dass die Teamarbeit mittlerweile zu einem festen Bestandteil der schlanken Produktion bei Porsche geworden ist.

Neue Lackiererei im Zeitplan

Der Bau der neuen Lackiererei ist gegenwärtig das größte Bauvorhaben und eine Investition des Unternehmens zur langfristigen Sicherung der Arbeitsplätze am Stammsitz. Mit dem Großprojekt für rund 200 Millionen Euro 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 Arbeiten liegen voll im Zeitplan, so dass die neue Lackiererei planmäßig im Frühjahr 2011 in Betrieb gehen kann.

Zentrale Versorgung aus Sachsenheim

Mit der Inbetriebnahme des zweiten Bauabschnitts im September 2010 hat Porsche das neue Zentrale Ersatzteillager in Sachsenheim nahe Stuttgart fertig gestellt. Von dort werden mehr als 700 Porsche-Händler auf der ganzen Welt mit Ersatzteilen versorgt. Insgesamt investierte Porsche mehr als 100 Millionen Euro in das Projekt. Bei dem Bau wurden aber nicht nur Produktivität und Effektivität in den Mittelpunkt gestellt, sondern auch der Umweltschutz. So erzeugen 8.500 Photovoltaik-Module auf der Dachfläche rund zwei Millionen Kilowattstunden Strom pro Jahr. Zugleich wird ein jährlicher Ausstoß von etwa 1.780 Tonnen Kohlenstoffdioxid (CO₂) vermieden. Zudem wurden zusätzliche Arbeitsplätze in der Region geschaffen.

In Sachsenheim sind jederzeit 82.000 verschiedene Porsche-Teile abrufbar. Eine ausgeklügelte Logistik mit besonders schlanken Prozessen sorgt für beste Qualität bei der internationalen Teileversorgung und damit für einen optimalen Kundendienst weltweit.

Hohe Produktqualität im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern produzierte im Zeitraum 1. Juli bis 31. Dezember 2010 3.771.435 Fahrzeuge. Vom 1. Juli bis 31. Dezember 2009 betrug die Produktion 3.232.180 Fahrzeuge.

Die Konzernmarken definieren die Qualität eines Produkts vor allem über die Eigenschaften Zuverlässigkeit, Anmutung und Service am Produkt. Das Ziel des Volkswagen Konzerns ist, auf diesem Gebiet die führende Position im Weltmarkt zu erobern.

Die Modellvielfalt im Volkswagen Konzern und das weltweite Wachstum der Auslieferungen stellen die Qualitätssicherung vor große Herausforderungen. Zu diesen gehören auch die steigende Zahl der Fertigungsstandorte und marktspezifischen Modellvarianten sowie der stetig zunehmende Umfang der Ausstattungsmerkmale und die zahlreichen Innovationen. Das alles erfordert eine konsequente Ausrichtung aller Elemente der Wertschöpfungskette an standardisierten Prozessen und eine kontinuierliche Verbesserung

dieser Prozesse. Die Marke Volkswagen Pkw beispielsweise hat deshalb bereits im Jahr 2009 das geschäftsbereichsübergreifende Programm „Qualität im Wachstum“ initiiert: Zusammen mit dem Vertrieb werden Produktsicherheit und -zuverlässigkeit auch bereits am Markt etablierter Fahrzeuge regelmäßig untersucht. Falls erforderlich, können so umgehend Verbesserungsmaßnahmen getroffen werden. Das ursprünglich für den Kernmarkt Deutschland konzipierte Programm hat sich bewährt und wurde deshalb im Jahr 2010 in Zusammenarbeit mit den Importeursgesellschaften auch in anderen Ländern eingeführt.

Die im Zuge dieses Programms gewonnenen Erkenntnisse sind elementarer Bestandteil der Maßnahmen des Volkswagen Konzerns zur Qualitätssteigerung in den Märkten und zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit – eine zentrale Zielsetzung der Unternehmensstrategie 2018: Bei Kundenzufriedenheit und Markenloyalität will der Volkswagen Konzern mit der Marke Volkswagen Pkw und ihren Produkten spätestens im Jahr 2018 eine Spitzenposition belegen. Alle Unternehmensbereiche arbeiten intensiv daran, dieses Ziel zu erreichen. Die umfangreichen Aktivitäten werden von den Bereichen Qualitätssicherung und Vertrieb koordiniert und im „Forum Kundenzufriedenheit“ regelmäßig präsentiert. Die Zielvorgabe, bei Kundenzufriedenheit und -loyalität eine führende Position zu erreichen, gilt für alle anderen Konzernmarken in gleichem Maße. Dazu erarbeiten sie in ihren eigenen Programmen und Gremien Maßnahmen und setzen diese um.

Trotz der großen Zahl von Produktionsanläufen und des wachsenden Fertigungsvolumens konnte das hohe Qualitätsniveau auch im Jahr 2010 über alle Konzernmarken und -standorte des Volkswagen Konzerns bestätigt und die Anzahl der Schadensfälle konstant niedrig gehalten werden.

Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns

Der Leistungsverbund des Volkswagen Konzerns umfasste am Ende des Jahres 2010 61 Standorte; an 40 von ihnen werden Fahrzeuge hergestellt. Der russische Standort in Kaluga hat nach dem Start der Vollfertigung im Jahr 2009 seine Fertigungspale-

te um zwei weitere Fahrzeugmodelle erweitert und realisierte damit vier Modellanläufe innerhalb von nur elf Monaten. Auch im indischen Werk in Pune werden mittlerweile insgesamt vier verschiedene Modelle produziert. Der Aufbau des Volkswagen Standorts in Chattanooga, USA, schreitet weiter voran. Dort beginnt Volkswagen 2011 mit der Fertigung eines speziell für den nordamerikanischen Markt entwickelten Modells. Im gleichen Jahr wird auch die Volkswagen Osnabrück GmbH die Fahrzeugproduktion aufnehmen. In China errichtet der Konzern – seiner langfristigen Wachstumsstrategie folgend – zwei neue Fahrzeugwerke, in Yizheng und Foshan; sie werden beide im Jahr 2013 den Betrieb aufnehmen. Im selben Jahr wird auch das neue Motorenwerk im mexikanischen Silao mit der Produktion von Motoren der neuesten Generation für den nordamerikanischen Markt beginnen. Nach umfangreichen Erneuerungen verfügt Scania am polnischen Standort Slupsk nun über eine moderne und effiziente Busfertigung. Der Volkswagen Standort in Chemnitz wurde von der Unternehmensberatung A.T. Kearney und der Fachzeitschrift „Produktion“ als „Fabrik des Jahres 2009“ in der Kategorie „Hervorragendes Innovationsmanagement“ ausgezeichnet.

Das Volkswagen Konzern-Produktionssystem

Das wertschöpfungsorientierte, synchrone Konzern-Produktionssystem hat sich der Erhöhung von Qualität und Termintreue bei gleichzeitiger Reduzierung der Kosten verschrieben. Das Kernelement des Systems ist eine durchgängige und konsequente Arbeits- und Prozessorganisation. Erreicht wird diese durch ein einheitliches konzernweites Produktionssystem und den methodischen Ansatz des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses. Mitarbeiter, Arbeitnehmervertreter und Management haben es sich zur Aufgabe gemacht, das Unternehmen gemeinsam zu einer lernenden Organisation weiterzuentwickeln.

Derzeit werden weltweit Lean-Center in den Konzernmarken sowie Trainingscenter in den Werken aufgebaut. Diese sollen Qualifizierungsmaßnahmen für Mitarbeiter – vom Facharbeiter bis zum Top-Manager – durchführen und so deren Kompetenzen erweitern. Im Jahr 2010 wurde das Lean-Center in Chattanooga

eröffnet; weitere neue Trainingscenter entstanden im Werk Chemnitz für die Motormontage und im Werk Kassel für die Mechanische Fertigung und Getriebemontage.

Die demografische Entwicklung stellt Volkswagen vor die Herausforderung, seine anspruchsvollen Ziele bei einer veränderten Altersstruktur der Belegschaft zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist der Mensch die wichtigste Ressource. Damit die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter erhalten bleibt, müssen ihre Arbeitsplätze ergonomisch und altersgerecht gestaltet werden. Dies ist bereits im Produktentstehungsprozess zu berücksichtigen. Dadurch, dass Volkswagen dem Aspekt der Ergonomie in diesem Prozess einen besonderen Stellenwert beimisst, wird sichergestellt, dass sich die Arbeitsplatzqualität für die Mitarbeiter der Fertigung verbessert. Die Folge: Fertigungszeiten und Fehlerhäufigkeit werden reduziert. Zudem schafft der Volkswagen Konzern Einsatzmöglichkeiten für Mitarbeiter mit vermindertem Leistungsvermögen. Alle diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern.



Vertrieb

Vertriebsnetz im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

Das Händlernetz von Porsche ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. Seit der Ankündigung des Panamera im Jahr 2006 wurden nahezu 100 zusätzliche Porsche Zentren weltweit eröffnet. Jährlich wurden durchschnittlich über 200 Millionen Euro durch unsere Vertriebspartner investiert, um die Verkaufs- und Service-Kapazitäten an das gestiegene Absatzpotenzial anzupassen und unseren Kunden ein markenadäquates Einkaufs- und Serviceerlebnis bieten zu können. Insgesamt betreuten am Ende des Rumpfgeschäftsjahres 2010 weltweit rund 700 Händler die Kunden von Porsche.

Zur weiteren Unterstützung des angestrebten Wachstumspfad von Porsche standen im Berichtszeitraum zwei Aufgaben im Mittelpunkt der Vertriebsnetzentwicklung: Einerseits Aktivitäten zur Vorbereitung des weiteren Wachstums in einzelnen Regionen, insbesondere in den BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China, und andererseits stand die verstärkt qualitative Entwicklung des weltweiten Händlernetzes im Fokus. Für die Wachstumsregionen wurde unter Berücksichtigung der Entwicklung des Modellprogramms sowie der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung in den Ländern jeweils ein detaillierter Fahrplan für die Ausweitung des Händlernetzes in den nächsten Jahren erarbeitet. Gleichzeitig wurden die erforderlichen organisatorischen Voraussetzungen geschaffen. Zur qualitativen Entwicklung des Vertriebsnetzes wurden aufgrund der positiven Erfahrungen verschiedene Programme wie Mystery Shopping, Produkt- und Prozesstrainings sowie der internationale Austausch von Best Business Practices weiterentwickelt und umgesetzt.

Porsche mit höchster Kundenzufriedenheit

Die Strahlkraft der Marke Porsche und die hohe Attraktivität des Produktprogramms schlägt sich in einer hohen Treue der Kunden zur Marke nieder: die Mehrheit aller Porsche Besitzer kauft nicht nur einma-

lig ein Porsche Fahrzeug und zahlreiche Porsche Fahrer haben mehr als einen Porsche in ihrem Fuhrpark. Diese hohe Loyalität wird durch die individuelle und Porsche typische Kundenbetreuung weiter gefördert. Dabei wird auch auf der Basis eines internationalen und umfassenden Monitorings der Kundenzufriedenheit mit den Produkten und Services ständig nach weiteren Möglichkeiten gesucht, den Kunden das Porsche Markenerlebnis und die hohe Betreuungsqualität durchgängig zu vermitteln. Eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung und Sicherstellung der Betreuungsqualität spielen dabei die engagierten und professionellen Partner in den Porsche Zentren. Die Handelsorganisation wird aktiv in die Kette von Kundenzufriedenheit, Kundenfeedback und Verbesserungsprozessen eingebunden.

Der Erfolg der hohen Kundenorientierung bei Porsche lässt sich an der Siegesserie erkennen, die Porsche bei den verschiedensten Befragungen einfuhr. Im Berichtsjahr wurde der Porsche Boxster von den Lesern der Zeitschrift „Consumer Reports“ zum besten Fahrzeug im gesamten Markt erklärt. Die Zeitschrift befragte dazu 1,3 Millionen US-Fahrzeugkunden und Leser zu ihren Erfahrungen in den letzten zwölf Monaten. Die Marke Porsche belegte dabei insgesamt den zweiten Platz. Weiterhin wurde der Boxster von den Besuchern des Automobilportals „Edmunds.com“ zum „Consumer Favorit“ unter allen Cabriolets gewählt. Darüber hinaus nahm das renommierte „Car and Driver Magazine“ den Boxster und den Cayman in die Liste der zehn bestverkauften Fahrzeuge in den USA auf, und das „Automobile Magazine“ zeichnete beide Modelle mit dem begehrten All-Star Award aus.

Neben der optimalen Betreuung bereits bestehender Kunden gelingt es Porsche in hohem Maße, neue Kunden zu gewinnen und für die Marke Porsche zu begeistern. Eigene Studien zeigen dabei detailliert, welche Baureihen und Derivate am attraktivsten für Fahrer anderer Marken sind. Insbesondere mit dem Panamera und dem neuen Cayenne konnten erfolgreich neue Kundengruppen für Porsche erschlossen werden: ein deutlicher Ausdruck der Attraktivität von Porsche für potentielle Kunden sind die ersten Plätze des Porsche Panamera in vielen relevanten Leserbefragungen. So wurde er als beste Automobil-Neuheit

des Jahres in der Luxusklasse mit dem „Goldenen Lenkrad“ ausgezeichnet, das durch die Zeitschriften „Bild am Sonntag“ und „Auto Bild“ sowie deren europäische Schwesterblätter auf Basis von 250.000 Leserstimmen vergeben wird. Der Cayenne erhielt das „Goldene Lenkrad“ in der Kategorie „SUV“. Darüber hinaus wählten die Leser der „Autozeitung“ den Panamera zum Gesamtsieger in der Kategorie „Luxus Klasse“. Im Rahmen dieser Wahl konnte auch der Porsche 911 den Gesamtsieg in der Kategorie „Sportwagen“ einfahren.

Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern

Die Mehrmarkenstruktur des Volkswagen Konzerns unterstützt die Eigenständigkeit seiner Marken und wurde 2010 weiter geschärft. Um die Vertriebsaktivitäten des Konzerns markenübergreifend zu optimieren, hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2010 das Vorstandsressort Vertrieb neu organisiert. Damit konnten die besten Voraussetzungen geschaffen werden, um Volumen und Marktanteile stetig zu erhöhen, Ergebnisbeiträge und Effizienz des Vertriebs zu steigern und gleichzeitig die Kosten zu optimieren.

Um Synergien zu nutzen und den Informationsaustausch untereinander sowie zum Großhandel zu optimieren, wurde die Anbindung der Händler an die IT-Systemlandschaft des Konzerns im Jahr 2010 vorangetrieben. Im Mittelpunkt der Vertriebsnetzstrategie des Volkswagen Konzerns steht die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Handel und dessen Rentabilität. Das Großhandelsgeschäft wird zu 85 Prozent über konzerneigene Gesellschaften gesteuert. Im Jahr 2010 wurde dieses Geschäft gestärkt, indem eine Zentralstelle für die nationalen Vertriebsgesellschaften etabliert wurde. Sie hat die Aufgabe, die Transparenz der Vertriebsaktivitäten zu erhöhen, das Kostenmanagement zu verbessern und die Aktivitäten der Marken stärker zu verzahnen, damit Synergien besser gehoben werden können. Best-Practice-Ansätze einzelner Gesellschaften kann Volkswagen so schnell und effizient auf die übrigen Großhandelsgesellschaften übertragen. Die Zentralstelle leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass die Ziele der Strategie 2018 des Volkswagen Konzerns erreicht werden.

Kundenzufriedenheit und Kundentreue im Volkswagen Konzern

Vor dem Hintergrund steigender Kundenanforderungen lag – und liegt auch zukünftig – ein Schwerpunkt der Vertriebsaktivitäten des Volkswagen Konzerns auf der Verbesserung der Kundenzufriedenheit. Im abgelaufenen Kalenderjahr hat Volkswagen daher gezielt Prozesse und Maßnahmen umgesetzt, die die Zufriedenheit sowohl der Fahrzeugkäufer und Kunden im After-Sales-Bereich als auch die der Handelspartner weiter gesteigert haben.

Die Volkswagen Konzernmarken ermitteln die Zufriedenheit ihrer Kunden in den einzelnen Märkten regelmäßig anhand spezialisierter Abfragen, die sich insbesondere auf die Themen Produkt und Service konzentrieren. Aus der Analyse der Umfrageergebnisse leiten sie Maßnahmen ab, um die Kundenzufriedenheit stetig zu erhöhen.

Gemessen an der Zufriedenheit der Kunden mit dem Produkt, nimmt die Marke Audi auf den europäischen Kernmärkten sowohl im Vergleich mit den Konzernmarken als auch im Wettbewerbsumfeld eine Spitzenposition ein. Auch die anderen Marken des Volkswagen Konzerns erreichen in Bezug auf die Gesamtzufriedenheit Werte, die auf gleicher Höhe mit oder sogar über denen des Wettbewerbs liegen.

Wenn Kunden mit den Produkten und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns zufrieden sind, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass sie den Marken des Konzerns auch treu bleiben. Die regelmäßig ermittelten Loyalitätswerte belegen das Vertrauen der Kunden in die Marken des Volkswagen Konzerns eindrucksvoll: In den europäischen Kernmärkten zum Beispiel hält die Marke Volkswagen Pkw die Kundentreue schon mehrere Jahre auf hohem Niveau. Auch Skoda belegt bei der Markenloyalität – wie in den Jahren zuvor – einen Platz an vorderer Stelle.

Professioneller Service

Im Service setzt Porsche auf Kundenzufriedenheit und Kundenbindung. Die wesentlichen Säulen zur Erreichung dieses Ziels sind kundenorientiertes

Handeln und stabile Prozesse. Um eine hohe Qualität in den Prozessen der Handelsorganisation absichern zu können, wurden Trainingsprogramme zur umfassenden Qualifikation über den gesamten Service-Prozess entwickelt. Abgerundet wird dies durch die kontinuierliche Auditierung der Porsche Zentren. Auf deren Basis sowie Marktforschungs-Ergebnissen wurden Maßnahmen definiert, die von den Vertriebsgesellschaften und der Handelsorganisation umgesetzt werden. So begann ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess, der nachhaltig wirkt. Neben einer hohen Kundenzufriedenheit stellt Porsche auf diese Weise sicher, dass weiterhin mehr als 70 Prozent aller jemals gebauten Porsche auf den Straßen der Welt unterwegs sind.

Im Mittelpunkt der Service- und Kundenorientierung des Volkswagen Konzerns steht das Bestreben, eine tragfähige Beziehung zu Kunden und Partnern weltweit aufzubauen und zu pflegen. Volkswagen will die Kunden mit einem Maximum an Dienstleistungsbewusstsein, verbunden mit einem hohen Qualitätsanspruch, überzeugen. Deshalb versteht Volkswagen die individuellen Wünsche und Bedürfnisse seiner Kunden stets als Handlungsvorgaben und möchten die an den Konzern gestellten Erwartungen nicht nur erfüllen, sondern übertreffen.

In einem Händlerbetrieb bedeutet Qualität, alle Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der Kunde hinsichtlich Beratung, Terminvereinbarung, Fahrzeugübergabe, Auftragsdurchführung, Rechnungsstellung und Serviceumfeld höchste Zufriedenheit empfindet. Im Dialog mit den weltweiten Partnern stellt sich der Volkswagen Konzern aufmerksam auf Kundenerwartungen und Markttrends ein, um auch unausgesprochene Erwartungen zu erkennen und darauf einzugehen. Volkswagen ist führend im Bereich neuester Technologien und innovativer Fahrzeugkonzepte und bietet dem Handel umfassende Unterstützung bei der Einführung neuer Modelle. Die Qualitätssicherung nimmt bereits in der frühen Phase der Produktentstehung konsequent Einfluss auf Produktkonzepte, um servicefreundliche, kostengünstige Reparaturlösungen zu ermöglichen und die Reparaturdauer zu minimieren. Darüber hinaus hat Volkswagen im Jahr 2010 zusätzliche Aktivitäten zur Sicherung der Qualität in Kunden- und Handelsliteratur, etwa im Bordbuch oder in technischen Produktinformationen, auf den Weg gebracht.



Mitarbeiter

Beschäftigungssituation bei Porsche

Die große Leistungsbereitschaft der Belegschaft sowie ihre hohe Motivation und Identifikation sowohl mit dem Unternehmen als auch den hergestellten Produkten bildeten im Berichtsjahr weiterhin die Basis für das gute Betriebsklima und die erfolgreiche Geschäftsentwicklung. Zu den Erfolgsfaktoren von Porsche gehörte außerdem, dass die Zahl der Beschäftigten im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern erneut gewachsen ist. Am Bilanzstichtag waren beim Porsche SE Konzern 36 Mitarbeiter beschäftigt (31. Juli 2010: 37 Mitarbeiter), davon befand sich 1 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit. Beim Porsche Zwischenholding GmbH Konzern waren zum Bilanzstichtag 13.159 Arbeitnehmer beschäftigt und damit 3,4 Prozent mehr als zum 31. Juli 2010. Davon befanden sich 211 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit. In einem Ausbildungsverhältnis standen 411 junge Leute.

Standortsicherung bei Porsche

Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat haben sich Ende Juli 2010 im Rahmen der neuen Standortsicherungsvereinbarung mit dem Titel „Eigenständigkeit durch Wettbewerbsvorsprung“ über

eine Vielzahl von beschäftigungssichernden Maßnahmen und Investitionen sowie Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Produktivität und Flexibilität der Belegschaft geeinigt. Ab August 2010 wurde in allen Ressorts mit den ersten Umsetzungsaktivitäten in kontinuierlicher Abstimmung mit den jeweils zuständigen Arbeitnehmervertretungen begonnen.

Parallel dazu begannen für die im Konzernbetriebsrat vertretenen deutschen Tochtergesellschaften Verhandlungen zwischen der Unternehmensleitung und dem Konzernbetriebsrat, um für diese Mitarbeiter ebenfalls eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen. Die Gespräche sollen im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2011 abgeschlossen werden.

Großes Interesse an VW-Fahrzeugen

Seit 1. November 2010 haben Porsche Mitarbeiter die Möglichkeit, am VW-Werksangehörigen-geschäft teilzunehmen. Es können ausgewählte Fahrzeuge der Volkswagen AG geleast oder Fahrzeuge der Marken Volkswagen oder Audi gekauft werden zu gleichen Sonderkonditionen wie Werksangehörige der Volkswagen AG. Das Angebot ist bei der Porsche Belegschaft auf großes Interesse gestoßen.

Porsche Berufsausbildung ist „Fit für die Zukunft“

Die Standortsicherungsvereinbarung enthält wichtige Regelungen für die Gewinnung von qualifizierten Nachwuchsmitarbeitern über die eigene Ausbildung: In den kommenden fünf Geschäftsjahren werden jeweils 100 Auszubildende neu eingestellt, und die gleiche Zahl an Auszubildenden wird nach erfolgreicher Ausbildung in ein unbefristetes Arbeitsverhältnis übernommen. Darüber hinaus legt Porsche in den kommenden Jahren einen besonderen Schwerpunkt in der Ausbildung auf die Themenfelder Elektrik, Elektronik und Elektromobilität sowie Aluminium- und Stahlkarosserieleichtbau. Unverändert hohe Aufmerksamkeit kommt auch in Zukunft der Vermittlung von sozialen Kompetenzen zu, insbesondere der Fähigkeit, gemeinsam mit anderen motiviert zu arbeiten.

Aktives Hochschulmarketing

Vor dem Hintergrund des Wachstumskurses in Deutschland, aber auch in wichtigen Märkten wie China, war Porsche im Berichtszeitraum auf diversen Schul- und Hochschulveranstaltungen zur Deckung des ständigen Bedarfs an qualifizierten und motivierten Nachwuchskräften aktiv vor Ort. Dabei stellten sich Vertreter des Personalwesens sowie Mitarbeiter aus den verschiedenen Fachbereichen den interessierten Fragen der Schüler und Studierenden.

Entwicklung von Führungskräften

Turnusgemäß wurde die Porsche Führungskräftebeurteilung- und Entwicklung (PFE) im Rumpfgeschäftsjahr fortgesetzt. Die Ergebnisse des PFE-Prozesses sind die zentrale Basis für Platzierungsentscheidungen und die Nachfolgeplanung. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass Führungskräfte durch strukturiertes Feedback und maßgeschneiderte Entwicklungsmaßnahmen zielgerichtet und bedarfsorientiert gefördert werden. Als Kerninstrument im Strategischen Führungsprozess trägt PFE damit maßgeblich zur nachhaltigen Sicherung und zum weiteren Ausbau der hohen Management-Qualität im Unternehmen bei.

Begleitung von Veränderungsprozessen bei Porsche

Auch im Rumpfgeschäftsjahr wurde die Unterstützung von Veränderungsprozessen durch den Personalbereich konsequent fortgeführt. Die Begleitung von Veränderungsprojekten startet bereits mit der Beratung/Unterstützung von Projektteams in der Konzeptionsphase. Die erfolgreiche Umsetzung von Veränderungen wird durch flankierende Kommunikations- und Qualifizierungsmaßnahmen in den Fachbereichen sichergestellt.

Beschäftigungssituation im Volkswagen Konzern

Am 31. Dezember 2010 beschäftigte der Volkswagen Konzern 384.058 aktive Mitarbeiter; 4.778 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. In einem Ausbildungsverhältnis standen 10.545 Personen. Insgesamt beschäftigte der Volkswagen Konzern am Ende des Jahres 2010 399.381 Mitarbeiter. Verglichen mit dem Stand vom 30. Juni 2010 waren das 5,9 Prozent mehr. Die Zahl der im Inland beschäftigten Personen betrug 181.328 (plus 4,0 Prozent). Der Inlandsanteil der Belegschaft verringerte sich von 46,3 Prozent am 30. Juni 2010 auf 45,4 Prozent zum 31. Dezember 2010. Der Trend eines steigenden Auslandsanteils der Belegschaft wird auch in den kommenden Jahren anhalten. Er reflektiert die globale Expansion von Volkswagen und das besonders ausgeprägte Wachstum des Konzerns in den Emerging Markets.

Berufseinstieg bei Volkswagen

Die Mehrheit der Mitarbeiter beginnt ihr Berufsleben bei Volkswagen mit der Ausbildung. Ihre Qualität ist entscheidend für das hohe Qualifikationsniveau der Belegschaft. In den vergangenen Jahren hat Volkswagen sein Engagement für die Ausbildung junger Mitarbeiter weiter verstärkt: Im September 2010 beschäftigte der Konzern erstmals mehr als 10.000 Auszubildende. An ihren sechs Standorten bildete die Volkswagen AG Ende 2010 rund 4.500 Auszubildende und Studierende im Praxisverbund in 32 Berufen und 21 Studiengängen aus.

In Talentkreisen für junge Fachkräfte fördert Volkswagen besonders talentierte Auszubildende. Seit Ende 2010 sind Talentkreise an allen Standorten der Volkswagen AG installiert. Diese sind ein wichtiges Instrument, um fachlich und persönlich herausragende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Übergang von der Ausbildung in den Beruf zu fördern. Sie ermöglichen den Teilnehmern einen fließenden Übergang von der Berufsausbildung in einen Fachbereich, in dem sie bereits Spezialkenntnisse erworben haben.

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 200 junge Mitarbeiter des Konzerns haben seitdem diese Chance wahrgenommen, erste Berufserfahrungen im Ausland zu sammeln. Mittlerweile beteiligen sich 17 Gesellschaften in 13 Ländern an den Wanderjahren.

Konzernvorstand und Welt-Konzernbetriebsrat ehren jährlich die besten Auszubildenden des Konzerns mit dem Best-Apprentice-Award. Der diesjährige Best-Apprentice-Award wurde von Konzernvorstand und Welt-Konzernbetriebsrat Ende Oktober 2010 in Emden vergeben. 22 Ausgebildete aus zwölf Ländern nahmen die Ehrung entgegen. In der zehnjährigen Geschichte des Awards wurde zum ersten Mal ein Ausgebildeter von Scania geehrt.

Zukünftig werden die Berufsausbildung und der Einstieg ins Erwerbsleben bei Volkswagen auf Grundlage von einheitlichen Kompetenzstandards gestaltet. Die für die fünf automobilen Kernberufe entwickelten Standards werden bereits in der Ausbildung angewandt. Für drei weitere Berufe werden zurzeit Kompetenzstandards erarbeitet. Diese tragen nicht nur zu einer stärkeren qualitativen Standardisierung der Berufsausbildung bei, sondern helfen auch bei der konsequenten Ausrichtung der Ausbildung an den im Berufsleben erforderlichen Kompetenzen.



Um jungen Hochschulabsolventen einen optimalen Start im Unternehmen zu ermöglichen, hat Volkswagen im Jahr 2008 das Trainee-Programm StartUp Direct eingeführt. Über einen Zeitraum von zwei Jahren lernen die Teilnehmer neben der Arbeit im eigenen Fachbereich nicht nur das Unternehmen Volkswagen eingehend kennen, sondern nehmen auch an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hinzu kommen mehrwöchige Einsätze in Produktion und Vertrieb sowie ein optionaler Auslandsaufenthalt.

Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können alternativ dazu das Programm StartUp Cross durchlaufen. Dieses internationale Programm sieht während seiner 18-monatigen Dauer einen dreimonatigen Auslandseinsatz vor. Über 800 Trainees haben seit dem Start 2008 eines der beiden Programme begonnen.

Rund 1.400 junge Menschen haben in den vergangenen zehn Jahren ihren Weg in die Studentische Talentbank – das studienbegleitende Personalentwicklungsprogramm von Volkswagen – gefunden. Sie hatten sich dafür durch ihren engagierten Einsatz während ihres Praktikums bei Volkswagen qualifiziert. Volkswagen betreut und entwickelt diese ehemaligen Praktikantinnen und Praktikanten während ihres weiteren Studiums, beispielsweise durch Workshops, Fachvorträge, Seminare oder Exkursionen zu Volkswagen Standorten, und bindet so talentierte Studierende an sich.

Qualifizierungsprogramme an internationalen Standorten des Volkswagen Konzerns

Das „Profiraumkonzept“, das 2009 schon erfolgreich in dem russischen Werk in Kaluga eingeführt wurde, hat Volkswagen 2010 auch am indischen Standort Pune etabliert, wo es für Montage, Karosseriebau und Lackiererei zum Einsatz kommt. In Profiräumen trainieren die Mitarbeiter produktionsnah alle Grundfertigkeiten, die sie in der Montage benötigen.

Anfang Oktober 2010 wurde die „Volkswagen India Academy“ in Pune eröffnet. Diese Bildungsakademie ist das Fundament der Volkswagen Berufsausbildung in Indien. Derzeit werden dort mehr als 70 Auszubildende zum Schweißer, Lackierer, Schlosser,

Elektriker und Werkzeugmechaniker geschult. Die Auszubildenden werden so optimal auf das hohe Qualitätsniveau und die modernen Produktionstechniken im Werk Pune vorbereitet.

Der neue Standort Chattanooga im US-Bundesstaat Tennessee bereitete sich mit einem Trainingsprogramm intensiv auf den Anlauf und späteren Regelbetrieb der Produktion vor. Durch umfassende Trainings stellt Volkswagen sicher, dass sich die Mitarbeiter sowohl Grundlagen- als auch Expertenwissen für ihr jeweiliges Einsatzgebiet aneignen und dieses kontinuierlich ausbauen. Außerdem wurde in Kooperation mit dem Staat Tennessee die Volkswagen Academy errichtet, mit eigenen Lehrgebäuden für Fertigungsautomation, Automobiltechnik und Berufsausbildung sowie Profiräumen für Karosseriebau, Lackiererei und Montage. Bei allen Qualifizierungen steht die Praxisnähe im Mittelpunkt.



Umwelt

Umweltmanagement im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

Die Mobilität von Morgen ist sowohl Herausforderung als auch Chance für den Wirtschafts- und Technologiestandort Deutschland. Die neuen Konzepte und Technologien bieten Lösungen für den Umweltschutz und die Schonung von Ressourcen. Sie sind ein wichtiger Indikator für Wachstum und Beschäftigung in der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung im Jahr 2009 den Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität aufgestellt. Darauf basierend gründete sich am 3. Mai 2010 die Nationale Plattform Elektromobilität, in der Vertreter von Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Gesellschaft gemeinsam das Ziel verfolgen, Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität aufzubauen und bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million Elektrofahrzeuge auf den deutschen Straßen fahren zu lassen. Mit innovativer Technik, zukunftsweisenden Konzepten und Lösungen, die bis zum reinen Elektrofahrzeug reichen, unterstützt Porsche diese Ziele.

Seit Anfang 2010 beteiligt sich das Unternehmen an der Gemeinschaftsinitiative „Modellregion Elektromobilität Region Stuttgart“ als ein Teil des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität. Die Bundesregierung fördert die Marktvorbereitung und den Ausbau der nationalen Elektromobilität von 2009 bis Mitte 2011 mit insgesamt 500 Millionen Euro. Der Förderschwerpunkt „Elektromobilität in Modellregion“

des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt acht Modellregionen mit insgesamt 115 Millionen Euro aus diesem Förderpaket. Ziel der Projekte ist es, Elektromobilität im öffentlichen Raum sichtbar zu machen, verschiedene Wege ihrer Einführung zu testen und schließlich die Markteinführung von Elektrofahrzeugen in der Breite zu fördern.

Unter dem Dach der Modellregion baut und erprobt der Konzern drei Elektro-Sportwagen auf der Basis des Porsche Boxster. Verschiedene 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 ausführlich getestet. Die speziellen Anforderungen der Kunden an einen Sportwagen werden dabei nicht vernachlässigt.

Antriebskonzepte intelligent kombiniert

Mit „Porsche Intelligent Performance“ beweist Porsche, dass sich Sportwagenfaszination und exklusiver Premiumanspruch bei geringerem Verbrauch sowie mehr Effizienz bei weniger CO₂-Emissionen nicht ausschließen müssen. Im Jahr 2010 erfolgte der Startschuss des Cayenne S Hybrid, für den ein technisch anspruchsvoller Parallel-Vollhybrid-Antrieb entwickelt wurde. Das System zeichnet sich durch ein komplexes Zusammenspiel von Benzinmotor und Elektromaschine aus. Der Wagen kann zum einen von dem Benzinmotor angetrieben werden, wobei das Elektroaggregat als Generator zur Stromerzeugung genutzt wird. Zum anderen kann der Cayenne S Hybrid mit Hilfe der Nickel-Metallhydrid-Batterie bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h auch rein elektrisch fahren. Der Verbrauch im NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) beträgt 8,2 Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer und mit einem CO₂-Ausstoß von 193 g/km hat der Cayenne S Hybrid bisher den geringsten CO₂-Emissionswert in der Modellpalette von Porsche.

Im Juni 2011 wird der Panamera S Hybrid auf den Markt kommen. Das Fahrzeug, das Anfang März 2011 auf dem Genfer Auto-Salon Weltpremiere feierte, unterbietet den Cayenne S Hybrid beim CO₂-Ausstoß

noch. Ohne Verzicht auf Sportlichkeit und Eleganz verbindet der neue Gran Turismo eine Gesamtleistung von 380 PS (279 kW) mit einem Verbrauch von im besten Fall nur 6,8 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer im NEFZ. Das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 159 g/km. Damit ist der Panamera S Hybrid der sparsamste Porsche aller Zeiten. Diese Werte erreicht das Fahrzeug mit den eigens für den Panamera entwickelten, optionalen All-Season-Reifen von Michelin mit nochmals verringertem Rollwiderstand.

Kontinuierliche und nachhaltige Verbesserungen

Porsche ist sich seiner Zukunftsverantwortung bewusst und bekennt sich zum Umweltschutz. In seiner Umweltpolitik erklärt Porsche seine Ziele, bei allen Aktivitäten schädliche Einflüsse auf die Umwelt weitestgehend zu minimieren, Ressourcen zu schonen und darüber hinaus internationale Bemühungen um die Lösung globaler Umweltprobleme zu unterstützen. Das Management koordiniert gezielt Maßnahmen zur kontinuierlichen und nachhaltigen Verbesserung im Umweltschutz. Bei Porsche ist hierfür ein Umweltmanagementsystem implementiert. Orientiert an den Vorgaben der EG Öko Audit Verordnung (EMAS) und der ISO 14001 versteht sich der betriebliche Umweltschutz als ein ganzheitliches System ineinander greifender Maßnahmen. Bereits 1996 wurde das Umweltmanagementsystem des Produktionsstandorts Zuffenhausens erstmals nach EMAS validiert. Seit 1999 wird der Standort Zuffenhausen zusätzlich nach der international geltenden Norm ISO 14001 zertifiziert. Seit 2002, 2005 und 2008 erfolgten auch an den Standorten Leipzig, Weissach und Sachsenheim erfolgreiche Zertifizierungen nach ISO 14001. Verantwortungsvolles Handeln und wirtschaftlicher Erfolg gehören bei Porsche untrennbar zusammen. Die nachfolgenden Projekte und Umweltziele zeigen exemplarisch, dass für Porsche der nachhaltige Einsatz von umweltfreundlicher Anlagentechnologie und von Ressourcen selbstverständlich ist.

Mit der Planung und dem Bau der neuen Lackiererei am Standort Zuffenhausen investiert Porsche in hochmoderne Technologien. Die Inbetriebnahme der besonders umweltfreundlichen Anlage ist im Frühjahr 2011 geplant. Der Lackierprozess wird

durch eine hundertprozentige Kapselung absolut staubgeschützt sein. Ein neuartiges elektrostatisches Abscheidesystem für Lacknebel senkt die Emission von Lösemitteln 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 Abluftskamin 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.

In der Motorenmontage wurde das Umweltziel „Reduzierung der Einweg-Zusatzverpackungen um fünf Prozent“ erfolgreich umgesetzt. In mehreren Workshops wurden die Anlieferung und insbesondere die Verpackung der Motorenteile untersucht. Dabei konnten eine Vielzahl an Teilen identifiziert werden, bei denen ohne Qualitätsverluste das Verpackungsmaterial um mehr als fünf Prozent reduziert werden konnte.

Rund 70 Prozent der Neufahrzeuge der Baureihen Cayenne und Panamera werden über die Häfen Emden und Bremerhaven weltweit versendet. Daher wurde im Logistikbereich das Umweltziel „Verminderung bestehender sowie Vermeidung weiterer Folienverklebungen an Neufahrzeugen durch Einsatz geschlossener Bahnwaggons“ vereinbart. Durch die Umstellung auf geschlossene Bahnwaggons wurde der erfolgreich praktizierte Schienentransport der Neufahrzeuge Cayenne und Panamera weiter optimiert. Aufwendige Folienverklebungen an den Neufahrzeugen werden vermindert und vermieden.

Erfolge im Umweltschutz sind nicht nur Ergebnis eines gut funktionierenden und vernetzten Umweltmanagementsystems. Sie werden maßgeblich durch das persönliche Engagement aller Mitarbeiter erreicht. Motivierte und qualifizierte Mitarbeiter, deren Ideen in den Arbeitsprozess einfließen, sind das wichtigste Kapital. Denn nur mit Hilfe ihrer Kenntnisse, Erfahrungen und ihrem Wissen wird ein effizientes Umweltmanagementsystem gelebt, das zu zukunftsweisenden, ökologischen Verbesserungen für unsere Umwelt führt.

Umweltmanagement im Volkswagen Konzern

Die Unternehmenskultur des Volkswagen Konzerns fußt unter anderem auf einer umweltorientierten Unternehmensführung. Die Berücksichtigung sozialer, ökonomischer und ökologischer Aspekte ist die Grundlage für nachhaltiges Wirtschaften, umweltgerechtes Handeln und Beschäftigungssicherung. Die Umweltpolitik des Volkswagen Konzerns basiert im Wesentlichen auf der Umwelteffizienz seiner Produkte sowie auf einer ressourcenschonenden Produktion. Seit dem Jahr 2010 unterstützt den Volkswagen Konzern ein wirksames Energiemanagement-System dabei, das Ziel zu erreichen, bis 2018 auch der ökologisch führende Automobilhersteller zu sein.

Volkswagen beteiligt sich seit 1995 als eines der ersten Automobilunternehmen an seinen deutschen Standorten freiwillig am Öko-Audit-Verfahren der Europäischen Union sowie weltweit am Umweltzertifizierungsverfahren gemäß der internationalen Norm EN ISO 14001. Letztere gilt seit 1996 auch für das Umweltmanagementsystem der Technischen Entwicklung von Volkswagen, das seit 2009 zusätzlich nach DIN ISO/TR 14062 zertifiziert wird. Im Zuge von Rezertifizierungen konnte Volkswagen seine Vorreiterrolle bestätigen. Beispielsweise identifiziert Volkswagen umweltrelevante Aspekte frühzeitig und integriert sie in den Produktentstehungsprozess. Für alle Phasen des Produktlebenszyklus erfüllt der Volkswagen Konzern die Vorgabe einer Umweltbetrachtung.

Umweltschonende Verfahren in der Volkswagen Produktion

Angesichts der Diskussion über Klimaschutz und der sich verknappenden Rohstoffe setzt Volkswagen nicht nur auf umweltschonende Produkte, sondern auch auf eine emissionsarme und umweltfreundliche Produktion. Im Jahr 2010 hat der Volkswagen Konzern die wesentlichen Umweltkennzahlen in der Fertigung erneut verbessert. Die Umweltdaten der produzierenden Konzernstandorte ermittelt und prüft Volkswagen gemäß einer internen Norm und eines Prozessstandards und gibt sie dann frei. Aus der jährlichen Fortschreibung der Umweltdaten kann

abgelesen werden, wie sich die Umweltbelastung durch den Konzern tendenziell entwickelt. Die Datenerhebung umfasst derzeit 65 Konzernstandorte.

Neueste Entwicklungen im Bereich der Lackierertechnik tragen dazu bei, die Umwelt zu schonen und gleichzeitig Kosten zu reduzieren. Nach sechs Jahren der Erforschung und Erprobung wurden Anfang 2010 die ersten katalytischen Einheiten in der Lackiererei in Wolfsburg eingebaut. Katalysatoren, die im Bypass-Prinzip aufgestellt wurden, reinigen die Abluft aus den Lacktrocknern und ergänzen so die Abgasbehandlung. Dadurch kann der Volkswagen Konzern die gesetzlichen Grenzwerte deutlich unterschreiten und senkt zudem den Erdgasverbrauch um 40 Prozent. Durch die Entkopplung der Trocknerbeheizung von der Abluftreinigung konnten die thermischen Nachverbrenner (Wärmeerzeugung) und die Karosserietrockner (Wärmeabnehmer) in ein Wärme-gleichgewicht gebracht werden. Je Anlage wurden die Reaktionstemperaturen um circa 200° C gesenkt; für den Standort Wolfsburg ergibt sich daraus eine Einsparung von rund 1,0 Millionen Euro und eine CO₂-Reduktion von circa 10.000 t pro Jahr. Die Umrüstung weiterer Standorte wird bereits geprüft beziehungsweise vorbereitet.

Auch in Zukunft will der Volkswagen Konzern mit Hilfe innovativer und umweltfreundlicher Technologien eine Vorreiterrolle bei der nachhaltigen Mobilität einnehmen. Deshalb engagiert sich Volkswagen bereits jetzt in einem Forschungsprojekt zum Recycling von Lithium-Ionen-Batterien, einer Schlüsseltechnologie bei der Entwicklung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Bis heute existiert noch kein kommerzieller Prozess, um diese Batterien zu recyceln. Volkswagen stellt sich zusammen mit 15 Partnern dieser Herausforderung und beteiligt sich an dem Forschungsvorhaben LithoRec, das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) gefördert wird. Ziel dieses Projekts ist, leistungsfähige Prozesse und lebensphasenübergreifende Konzepte für die Installation eines industriellen Recyclings von Lithium-Ionen-Batterien zu entwickeln und zu erproben. Diese Prozesse und Konzepte umfassen den gesamten Weg der Batterie – angefangen bei der Demontage aus dem Fahrzeug über Transport, Sammlung und Lagerung bis hin zum Recycling und der

Herstellung von neuen Batteriezellen. Das Projekt soll in den Aufbau einer Pilotanlage münden.

Auf dem Gelände des Volkswagen Werks in Emden ist 2010 die leistungsstärkste Windkraftanlage der Welt ans Netz gegangen. Sie steigert den Anteil regenerativ erzeugter Energie am Standort Emden und ist damit für das norddeutsche Werk ein weiterer Schritt auf dem Weg zur CO₂-neutralen Fabrik.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Der allgemeinen Vision von Elektromobilität der vergangenen Jahre folgte zum Ende des Kalenderjahres 2010 eine neue Sachlichkeit in der Diskussion rund um die Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Politik und Öffentlichkeit sind zunehmend besser über die Chancen und Herausforderungen der Elektromobilität informiert und folgen der von Volkswagen kommunizierten Strategie der Koexistenz verschiedener Antriebskonzepte: Auf dem Weg zur CO₂-neutralen Mobilität der Zukunft werden auch in den nächsten Jahrzehnten Elektroantrieb und konventioneller Verbrennungsmotor nebeneinander existieren.

Begleitet wird diese Koexistenz der Antriebskonzepte von einer kontinuierlichen Zunahme des Anteils CO₂-neutraler Kraftstoffe: in Form regenerativ erzeugten Stroms für Elektrofahrzeuge oder in Form CO₂-neutraler biogener Kraftstoffe – beispielsweise aus Pflanzenresten oder Stroh (Biomasse); Letztere werden in konventionellen Verbrennungsmotoren eingesetzt, deren Effizienz fortlaufend gesteigert wird.

Die erfolgreichen TSI-, TFSI- und TDI-Motoren des Konzerns, idealerweise kombiniert mit den innovativen Doppelkupplungsgetrieben (DSG), bilden eine hervorragende Ausgangsbasis, um die Fahrzeugflotte des Volkswagen Konzerns weiter zu elektrifizieren.

Im Frühjahr 2010 konnte Volkswagen mit der Markteinführung des Touareg Hybrid, des ersten voll geländetauglichen Hybrid-SUV weltweit, seine Kompetenz auf diesem Gebiet eindrucksvoll unter Beweis stellen. Die Kombination aus einem hoch effizienten 3,0 l V6 TSI-Motor und einem 38 kW (52 PS) leistenden Elektromotor ermöglicht einen Verbrauch von

lediglich 8,2 l auf 100 km; die CO₂-Emission liegt bei nur 193 g pro km (kombiniert)* – Bestwerte für ein Fahrzeug dieses Segments. Mit dem Golf, dem neuen Jetta, dem Audi Q5 und dem Audi A8 steht die Markteinführung weiterer Hybridkonzepte bevor; zusätzliche Projekte befinden sich in der Entwicklung.

Der Weg in die reine Elektromobilität als wesentliche Komponente der zukunftsweisenden Antriebs- und Kraftstoffstrategie des Konzerns ist bereits heute klar vorgezeichnet. Im Juni 2010 präsentierte die Marke Volkswagen Pkw den Prototyp des Golf blue-e-motion – ein reines Elektrofahrzeug mit einer Reichweite von rund 150 km, das in puncto Sicherheit, Komfort und Alltagstauglichkeit keinerlei Zugeständnisse vom Kunden fordert. Beginnend mit Flottenerprobungen, die 2011 starten, wird Volkswagen im Jahr 2013 das Zeitalter der reinen Elektromobilität im Konzern einläuten und das Elektromobil aus der Nische in die Großserie führen. Den Anfang macht die Markteinführung des Up! blue-e-motion, dessen Elektromotor und Batteriesystem in den Komponentenwerken des Volkswagen Konzerns gefertigt werden. Die Elektrovarianten des Golf und des Jetta sowie des Laida für den chinesischen Markt werden folgen.

Für Audi ist der Fahrplan in die Elektromobilität ebenfalls klar definiert: Vor Kurzem fiel – analog zum Golf blue-e-motion – der Startschuss für einen Flottenversuch mit dem Audi A1 e-tron in der Modellregion München. Die Konzernmarken SEAT und Škoda werden mit eigenen Testflotten folgen.

Auch die Aufgabe, die Effizienz des konventionellen Verbrennungsmotors weiter zu steigern, hat im vergangenen Jahr die Arbeit in der Aggregatentwicklung maßgeblich bestimmt. Für die Wachstumsmärkte, etwa Russland, Indien und Fernost, ist der Verbrennungsmotor aus Sicht des Volkswagen Konzerns auch mittelfristig die Basis für einen verantwortungsvollen Umgang mit nachhaltiger, zukunftsgerichteter Mobilität. Um sich den Herausforderungen der Zukunft wirkungsvoll stellen zu können, hat der Volkswagen Konzern damit begonnen, eine völlig neue Generation von Otto- und Dieselmotoren zu entwickeln. Die Weiterentwicklung von Technologien, wie variable Ventilsteuerung, intelligentes Thermomanagement, die

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 65 dieses Berichts.

bedarfsgesteuerte Regelung von Nebenaggregaten und die Reduzierung mechanischer und energetischer Verluste, bieten das Potenzial, in den nächsten Jahren sowohl beim Diesel- als auch beim Ottomotor Effizienzsteigerungen von bis zu 15 Prozent zu erreichen. Volkswagen arbeitet intensiv an diesen Themen.

Bereits heute lassen sich durch die Kombination effizienter konventioneller Antriebe und fahrzeugseitiger Maßnahmen wie rollwiderstandsoptimierten Reifen oder Aerodynamikmaßnahmen deutliche Einsparungen erzielen. Das zeigen die Effizienzmodelle des Konzerns, die bei der Marke Volkswagen Pkw unter dem Namen BlueMotion-, bei Škoda als GreenLine- und bei SEAT als ECOMOTIVE-Modelle bekannt sind. Auch bei Audi sind Effizienztechnologien im Serieneinsatz. Aktuell hat der Konzern 220 Modellvarianten im Portfolio, die weniger als 130 g CO₂/km emittieren, 20 Modellvarianten unterschreiten sogar die Grenze von 100 g CO₂/km. Der Polo BlueMotion* ist mit 87 g CO₂/km der umweltfreundlichste Fünfsitzer der Welt. Der Passat BlueMotion der sechsten Generation, ausgestattet mit einem 1,6 l TDI-Motor, hat mit nur einer Tankfüllung 2.463 km zurückgelegt und wurde für diese Leistung in das Guinnessbuch der Rekorde aufgenommen.

Auf dem Gebiet der Getriebeentwicklung hat der Volkswagen Konzern ebenfalls große Fortschritte erzielt: Das 2010 erstmals im neuen Multivan/Transporter vorgestellte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) kommt nun auch im Tiguan und im Audi TT-RS zum Einsatz. Doppelkupplungsgetriebe von Volkswagen verbinden auf einzigartige Weise Komfort, Sportlichkeit und Sparsamkeit miteinander. Sie sind für den Allradeinsatz ebenso geeignet wie für hohe Motordrehmomente bis zu 500 Nm sowie für sportlich orientierte Konzepte – das neueste DSG stellt damit die führende Kompetenz von Volkswagen auf dem Gebiet der Getriebeentwicklung unter Beweis.



* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 65 dieses Berichts.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikobericht der Porsche SE

Integriertes Kontroll- und Risikomanagementsystem 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.

Die Porsche SE hat im Rumpfgeschäftsjahr 2010 zudem den Aufbau einer Compliance-Organisation beschlossen, welche insbesondere die präventive Aufgabe hat, Verstöße gegen Gesetze, sonstige Rechtsvorschriften und unternehmensinterne Richtlinien und Regelungen zu verhindern, sowie eng mit dem internen Risikomanagementsystem im Sinne eines integrierten Kontrollsystems verzahnt ist.

Wesentliche Merkmale

Die Porsche SE hatte nach den Regelungen der 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. Die Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH werden seither nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

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 im Geschäftsjahr 2009/10 erfolgten 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. 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 Vier-Augen-Prinzips gewährleistet.

Die klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind Kontrollelemente, die ebenso wie Plausibilitätskontrollen auch bei der Erstellung des handelsrechtlichen Abschlusses der Porsche SE Anwendung finden. Die Bildung von Rückstellungen und Abgrenzungen wird, ebenso wie die Prüfung der Werthaltigkeit der in der Bilanz erfassten Beteiligungen der Gesellschaft, bei der Porsche SE in Abstimmung mit den Fachbereichen vorgenommen und erst nach interner Freigabe bilanziert. Die bei der Porsche SE implementierten Rechnungslegungsprozesse stellen dabei sicher, dass bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen vollständig erkannt und im Abschluss abgebildet werden. Für die rechnungslegungsrelevanten IT-Systeme bestehen Autorisierungs- und Zugriffsregeln.

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 Holdinggesellschaft für ihre operativ tätigen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG. Die Einkünfte der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus den Dividendenzahlungen dieser beiden Beteiligungen. Die Risiken aus den Beteiligungen treffen 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. Je ein Subsystem ist auf Ebene der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG angesiedelt (wir verweisen hierzu auf den Abschnitte „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 resultie-

renden, 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 operativen 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 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.

Im Rahmen der Konzernabschlussprüfung der Porsche SE wurde die Implementierung und grundsätzliche Wirksamkeit des Risikofrüherkennungssystems geprüft.

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 Funktion als Holding für ihre operativ tätigen Beteiligungen 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 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 übertragen. 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 Liquidität des Porsche SE Konzerns hat sich seit dem 31. Juli 2010 verringert. Dies ist insbesondere auf die bereits im Dezember teilweise erfolgten Steuer- und Zinszahlungen im Zusammenhang mit den durch die Finanzverwaltung erlassenen geänderten Bescheiden hinsichtlich der abschließenden steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften zurückzuführen (für weitere Informationen hierzu verweisen wir auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Steuerliche Risiken“ dieses Risikoberichts). Zahlungsmittelzuflüsse ergaben sich insbesondere aus Dividendenzahlungen der Porsche Zwischenholding GmbH sowie durch die vollständige Auflösung der zum 31. Juli 2010 noch verbliebenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG.

Der Porsche SE steht ein Gesamtkreditrahmen in Höhe von 8,5 Milliarden Euro zur Verfügung, von denen aktuell 7,0 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 belief sich zum 31. Dezember 2010 auf 0,6 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 bis zum 30. Mai 2011 geplante Kapitalerhöhung der Porsche SE mit einem Emissionserlös von mindestens 2,5 Milliarden Euro durchgeführt wird. Über entsprechende Kapitalmaßnahmen hat die Hauptversammlung der Gesellschaft am 30. November 2010 entschieden. Die Eintragung des Kapitalerhöhungsbeschlusses in das Handelsregister erfolgte am 13. Januar 2011. Mit den Mitteln aus der Kapitalerhöhung muss die erste Kredittranche in Höhe von 2,5 Milliarden Euro, welche gemäß den Bestimmungen des Konsortialkredits am 30. Juni 2011 zur Rückzahlung fällig ist, an die Banken zurückgeführt werden. 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. Die verbleibenden Mittel aus der Kapitalerhöhung von bis zu 2,5 Milliarden Euro müssen ebenfalls zur Tilgung von Verbindlichkeiten unter dem Konsortialkredit verwendet werden. Sollte sich der Zeitplan für die direkte Kapitalerhöhung verzögern, haben sich die Kreditgebenden Banken der Porsche SE bereit erklärt, die Rückzahlung der ersten Tranche des Konsortialkredits bei bestimmten rechtlichen Durchführungshindernissen der Kapitalerhöhung um bis zu vier Monate zu verlängern. Für den Fall, dass die Kapitalerhöhung nicht oder nicht vollständig durchgeführt wird, hat die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft vom 30. November 2010 weitere Maßnahmen zur Kapitalbeschaffung beschlossen (wir verweisen für weitere Details auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Geplante Kapitalmaßnahmen der Porsche SE“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“). Die zweite Tranche des Konsortialkredits im Umfang von 4,5 Milliarden Euro sowie der derzeit ungenutzte revolvingierende Kredit wird am 31. Dezember 2011 zur Rückzahlung fällig, wobei die Gesellschaft unter bestimmten Bedingungen verlangen kann, dass die Fälligkeit bis zum 31. Dezember 2012 hinausgeschoben wird.

Die den Familien Porsche und Piëch zuzuordnenden Stammaktionäre der Porsche SE haben sich im Rahmen des Gesamtkonzepts der GLV verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen die Zeichnung neuer Stammaktien im Rahmen der am 30. November 2010 beschlossenen Kapitalerhöhung gegen einen Gesamtbezugspreis von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro sicherzustellen. So darf weder eine Überschuldung oder Zahlungsunfähigkeit bei der Porsche SE eingetreten sein und eine solche auch nicht drohen noch unter dem Konsortialkreditvertrag ein Event of Default bestehen. Auch muss die Werthaltigkeit der Volkswagen-Beteiligung gegeben sein. Eine Verpflichtung der oben genannten Stammaktionäre und der Porsche Gesellschaft mbH, Salzburg, Österreich, nach der Kapitalerhöhungszusage besteht ferner nur, wenn zum Zeitpunkt der Zustimmung der oben genannten Stammaktionäre und der Porsche Gesellschaft mbH ein von der Porsche SE beauftragter Gutachter den in der Kapitalerhöhungszusage vorgesehenen Mindestwert des operativen Vertriebsgeschäfts der Porsche Familienholding bestätigt hat. Weitere Voraussetzung ist, dass die oben genannten Stammaktionäre und die Porsche Gesellschaft mbH der von der Porsche SE vorgeschlagenen Preisspanne für den Bezugspreis je neu auszugebender Aktie zustimmen und der Bezugspreis innerhalb dieser Preisspanne in einem bestimmten Zeitrahmen festgesetzt wird.

Sollten die Schritte zur Zusammenführung der Porsche SE mit der Volkswagen AG nicht wie geplant erfolgen (vergleiche hierzu den Abschnitt „Umsetzung der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“), könnte bei der Porsche SE nach Rückführung der oben genannten ersten Tranche eine Restverschuldung verbleiben, die gegebenenfalls durch die Veräußerung von Anteilen an der Porsche Zwischenholding GmbH oder der Volkswagen AG abgebaut werden müsste.

Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen

Im Rahmen des Ende 2009 abgeschlossenen Konsortialkredits wurden zwischen der Porsche SE und verschiedenen Banken einzuhaltende finanzwirtschaftliche Kennzahlen vereinbart. Diese beziehen sich auf

Ergebnis- und Aktiengrößen der Volkswagen AG und sind damit von der Porsche SE nicht direkt beeinflussbar. Während des Rumpfgeschäftsjahres 2010 und zum 31. Dezember 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. Dies würde bei der Porsche SE einen kurzfristigen Refinanzierungsbedarf begründen. 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. Eine wesentliche Verschlechterung der Finanz- und Ertragslage des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns könnte 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 Wertberichtigungsbedarfs werden regelmäßig eigene Bewertungen erstellt sowie für die Beteiligung an der Volkswagen AG zusätzlich 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 Risiko-

controllings regeln insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation im Porsche SE Konzern, die Entwicklung des Zinsniveaus an den Kapitalmärkten sowie das Monitoring der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. Zu Beginn des Rumpfgeschäftsjahres erfolgte, wie in den vorangegangenen Geschäftsjahren, zudem eine Überwachung der Risiken aus den verbliebenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG. Mit deren vollständiger Auflösung entfiel das Erfordernis zur Überwachung dieser Optionen. Das Risikocontrolling der Porsche SE stellt sicher, dass die Risiken durch geeignete Informationssysteme identifiziert, analysiert und überwacht werden. Es dürfen nur Geschäfte in zugelassene Finanzinstrumente, nur mit freigegebenen Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden.

Die am 31. Juli 2010 noch verbliebenen, 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 bezogen, wurden im abgelaufenen Rumpfgeschäftsjahr vollständig aufgelöst.

Die in der Porsche SE und ihren verbleibenden Tochtergesellschaften verwendeten derivativen Finanzinstrumente werden insbesondere für Zwecke des Risikomanagements von Zinsrisiken abgeschlossen bzw. stehen in Zusammenhang mit dem Verkauf der verbliebenen 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.

Aus der Bewertung der im Rahmen der GLV mit der Volkswagen AG wechselseitig eingeräumten Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen 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. Die Wertänderungen können sich im Wesentlichen aus Änderungen des der Bewertung zugrunde liegenden Unternehmenswertes der Porsche Zwischenholding GmbH sowie aus Änderungen der Einschätzung des Vorstands in Bezug auf das Scheitern der Verschmelzung im Sinne der GLV ergeben. Zudem würde bei einem Scheitern der Verschmelzung im Sinne der GLV die Put-Option der Porsche SE und Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH zum Ende des Geschäftsjahres 2011 prinzipiell ausübbar werden. Die der Bewertung zugrunde liegende Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Put- und Call-Optionen würde sich in diesem Falle auf 100 Prozent erhöhen und dann die Ertragslage wesentlich beeinflussen. Zum 31. Dezember 2010 schätzt der Vorstand der Porsche SE eine Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen von 50 Prozent. Der Basispreis der Optionen beträgt jeweils 3.883 Millionen Euro und unterliegt bestimmten 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. Soweit ein etwaig einbehaltener Betrag nicht zur Erfüllung von Ansprüchen der Volkswagen AG verwendet wurde, ist der einbehaltene Betrag am 30. Juni 2016 an die Porsche SE auszuführen, es sei denn, eine Geltendmachung von Freistellungsansprüchen gegen die Gesellschaft ist zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich.

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 und der Restlaufzeit 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, mit Ausnahme der in Zusammenhang mit den Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH möglichen Auswirkungen, als gering ein.

Für weitere Informationen zum Finanzrisikomanagement, zu den eingesetzten Finanzinstrumenten und den damit verbundenen Risiken verweisen wir zudem auf Anhangangabe [24] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Dezember 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 [29] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Dezember 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, gegebenenfalls sehr schwerwiegende, Schäden eintreten können, die nicht durch zurückgestellte Beträge gedeckt sind.

Nach Kenntnis der Porsche SE – die nicht Beteiligte der Ermittlungsverfahren ist und daher nur eingeschränkte Kenntnis von Gegenstand und Stand der Ermittlungen hat – ermittelt die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien. Die Vorwürfe umfassen nach Angaben der Staatsanwaltschaft Erklärungen der Verantwortlichen der Porsche SE gegenüber der Öffentlichkeit beziehungsweise das zeitweise Unterlassen notwendiger Erklärungen in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG in den Jahren 2007 bis 2009. Ferner ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder wegen des Verdachts der Untreue zum Nachteil der Porsche SE. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft besteht der Verdacht, dass die beiden ehemaligen Vorstandsmit-

glieder im Zuge des Erwerbs der Beteiligung an der Volkswagen AG existenzgefährdende Risiken für das Unternehmen durch Abschluss von Aktienkursicherungsgeschäften eingegangen waren. Zudem ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen Holger P. Härter und zwei Mitarbeiter der Porsche SE wegen des Verdachts des Kreditbetrugs hinsichtlich eines bereits zurückgeführten Kredits. Mit dem Abschluss der Ermittlungen ist voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen.

Die Ermittlungsverfahren können sich nicht nur, gegebenenfalls sehr schwerwiegend, unmittelbar (insbesondere, sofern die jeweiligen Voraussetzungen festgestellt würden, im Falle einer Verfall- oder Arrestanordnung) und mittelbar auf die Vermögenslage der Gesellschaft auswirken, sondern haben ferner Bedeutung für die zum Zwecke der Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG vorzunehmende Bewertung der gegen die Porsche SE wegen angeblicher Marktmanipulation geltend gemachten Schadensersatzansprüche. Da mit dem Abschluss der Ermittlungen voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen ist, werden sich die in der GLV vorgesehenen rechtlichen und steuerlichen Prüfungen der Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG voraussichtlich verzögern. Damit verringert sich aus Sicht des Vorstands auch die Wahrscheinlichkeit, dass die Verschmelzung noch im Zeitplan der GLV gelingen wird, das heißt, dass die erforderlichen Hauptversammlungsbeschlüsse beider Unternehmen zur Verschmelzung noch in 2011 gefasst werden, von bisher 70 Prozent auf 50 Prozent.

Kommt es zu wesentlichen Verzögerungen des Verschmelzungsprozesses gegenüber dem Zeitplan der GLV, sinkt nach Einschätzung des Vorstands der Porsche SE auch die Wahrscheinlichkeit eines Gelingens der Verschmelzung insgesamt. Sollte Anklage erhoben werden oder es zu einer strafrechtlichen Verurteilung einzelner oder aller Beschuldigten kommen, könnte dieser Umstand außerdem der Reputation der Gesellschaft und gegebenenfalls auch der wesentlichen Beteiligung schaden.

Beim United States District Court des Southern District of New York in den USA haben 46 Kläger sechs Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE

erhoben. Die Kläger machen Schäden in Höhe von mehr als 2,5 Milliarden US-Dollar geltend. In drei der sechs Klagen sind Beklagte auch die früheren Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter. In den Klagen wird unterstellt, dass die Maßnahmen der Porsche SE im Rahmen des Aufbaus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 Marktmanipulation und Wertpapierbetrug unter Verstoß gegen den U.S. Securities Exchange Act sowie Betrug im Sinne des Common Law darstellen. Porsche ist der Auffassung, dass die Klagen unzulässig und unbegründet sind und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags entgegengetreten. Das US-Gericht hat sämtliche Klagen in erster Instanz als unzulässig abgewiesen. Gegen diese Entscheidung haben sämtliche Kläger im Januar 2011 Berufung eingelegt.

Drei der Kläger haben zudem am 18. Februar 2011 eine Schadensersatzklage beim New York State Court eingereicht. In ihrer Klage, die der Porsche SE noch nicht zugestellt worden ist, behaupten sie Ansprüche wegen Betrugs im Sinne des Common Law und ungerechtfertigter Bereicherung auf Grund ähnlicher Behauptungen wie in ihren oben genannten Klagen. Die Kläger behaupten, mindestens 390 Millionen US-Dollar verloren zu haben. Die Porsche SE hält diese Klage für unzulässig und unbegründet. Es besteht die Möglichkeit, dass auch andere Kläger ähnliche Klagen vor Gerichten der einzelnen U.S.-Bundesstaaten erheben.

In Deutschland haben institutionelle Investoren Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften gegen die Porsche SE beantragt. Die behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich auf angeblich entgangenen Gewinn und werden von den Investoren insgesamt mit rund 2,5 Milliarden Euro beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

Im Januar 2011 hat ein Privatinvestor Klage gegen die Porsche SE und einen weiteren Beklagten auf Leistung von Schadensersatz in Höhe von rund 3 Millionen Euro erhoben. Der Kläger behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Informationen

sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen zu sein und in Folge der Kursentwicklung im Jahr 2008 aus diesen Optionsgeschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Die Klage ist derzeit beim Landgericht Stuttgart rechthängig. Die Porsche SE hält den behaupteten Anspruch für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Beim Landgericht Stuttgart ist im Jahr 2010 die Bestellung eines Sonderprüfers beantragt worden. Der Antrag bezieht sich auf die Prüfung von Vorgängen bei der Geschäftsführung von Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft im Zusammenhang mit Kurssicherungsgeschäften, welche die Porsche SE zur wirtschaftlichen Absicherung von gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt beabsichtigten Zukäufen von Volkswagen-Aktien abgeschlossen hatte, sowie auf Zahlungsvereinbarungen mit und Abfindungszahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE. Sollte dem Antrag stattgegeben werden, hätte der Sonderprüfer über das Ergebnis seiner Prüfung auch dann zu berichten, wenn dabei Tatsachen bekannt würden, die geeignet wären, der Gesellschaft einen nicht unerheblichen Nachteil zuzufügen. Dies brächte das Risiko der Ausforschung und des Bekanntwerdens von Geschäftsgeheimnissen mit sich. Käme ein Sonderprüfer zu der Auffassung, dass bei dem zu prüfenden Vorgang Unredlichkeiten oder grobe Verletzungen des Gesetzes oder der Satzung vorgekommen sind, könnte der Inhalt seines Berichts Anlass für weitere Klagen auf Schadensersatz gegen die Gesellschaft und deren Organe bieten und die von der Gesellschaft vertretene Rechtsposition in den auf Leistung von Schadensersatz gerichteten Verfahren in den USA und in Deutschland sowie gegebenenfalls in künftigen Verfahren erheblich schwächen. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet und wird sich gegen den Antrag verteidigen. Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten wurde nach Einschätzung der Gesellschaft durch die Bildung von Rückstellungen in ausreichendem Umfang Vorsorge getroffen.

Steuerliche Risiken

Die Meinungsverschiedenheiten zur steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften zwischen der Gesellschaft und der Finanzverwaltung, über die im Risikobericht für das Geschäftsjahr 2009/10 berichtet wurde, konnten beigelegt werden. Das zum 31. Juli 2010 vorhandene Risiko für die Ertragslage des Porsche SE Konzerns besteht zum 31. Dezember 2010 somit nicht mehr.

Des Weiteren verweisen wir auf unsere Ausführungen in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse“ sowie „Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“ in diesem Lagebericht.

Chancen und Risiken aus Kooperationsprojekten

Kooperationsprojekte beinhalten sowohl Chancen als auch Risiken insbesondere bei der Entwicklung und der Produktion.

Aus der operativen Zusammenarbeit des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und seines bedeutenden Kooperationspartners, dem Volkswagen Konzern, können die wesentlichen Beteiligungen der Porsche SE zukünftig weitere Synergien realisieren. Beide Konzerne arbeiten bereits seit 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 dient als Muster für neue Kooperationsprojekte. So wird derzeit eine Zusammenarbeit bei einem neuen Porsche Modell im Segment der sportlichen Geländewagen diskutiert. 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 vermindert 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.

Hauptrisiken der Zusammenarbeit bestehen in Änderungswünschen eines Kooperationspartners zum Beispiel an einer Plattform und/oder an Teilen. Dies kann dazu führen, dass die geplanten Entwicklungs- und Fertigungsziele (und damit auch der so genannte Start of Production) nur mit zeitlicher Verzögerung und erhöhtem Aufwand erreicht werden können. Die Fertigung an verschiedenen Standorten (wie z.B. beim Cayenne, der in Leipzig und in Bratislava gefertigt wird) könnte insbesondere in der späteren Produktionsphase Schnittstellenprobleme verursachen, die bis zur Produktionsstörung führen können. Auch die Prototypen- und Serienteilebeschaffung durch den Kooperationspartner stellt ein Risiko dar, weil hierdurch eine Abhängigkeit entsteht, die nicht durch unmittelbare Einflussnahme, insbesondere auf die Lieferanten des Kooperationspartners, begegnet werden kann. Um die Zusammenarbeit zu fördern und solche Risiken zu vermeiden, ist die Projektorganisation für Kooperationsprojekte paritätisch besetzt. Das oberste Entscheidungsgremium mit Vertretern beider Unternehmen ist für die wesentlichen Themen und Fragestellungen, wie Projektstrategie, Projektleckdaten, Technik, Qualität, Termine, Finanzen und Modellpflege, alleinig verantwortlich und tagt mehrmals pro Jahr.



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 Abschlusses 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 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 Verantwortungsbeiriche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die ebenso wie Plausibilitätskontrollen auch bei der Erstellung des im Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns wesentlichen Abschlusses der Porsche AG Anwendung finden. Die Bildung von Rückstellungen und Abgrenzungen werden bei der Porsche AG durch den Finanzbereich plausibilisiert und erst nach interner Freigabe in der Bilanz angesetzt. Für bestimmte weltweite Risiken (Prozesse, Garantie, etc.) wird durch die dafür zentral zuständige Abteilung sichergestellt, dass diese vollständig erfasst und konsistent bewertet werden. Des Weiteren werden Materialbewegungsdaten aus Vorsystemen automatisch mit den in der Finanzbuchhaltung abgebildeten Bewegungen abgeglichen und Fehler sofort bereinigt. 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.

Risikomanagement gemäß KonTraG

Die Aktien der Porsche AG werden vollständig von der Porsche Zwischenholding GmbH gehalten. Zwischen den Unternehmen besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, der die herrschende Porsche Zwischenholding GmbH zur Verlustübernahme verpflichtet. Aus diesem Grund können Risiken der Porsche AG und ihrer Konzerngesellschaften auch ein Risiko für die Porsche Zwischenholding GmbH und den Porsche Zwischenholding GmbH Kon-



zern darstellen. Aus diesem Grund unterhält der Konzern ein Risikofrüherkennungssystem analog § 91 Absatz 2 Aktiengesetz. 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. 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 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 diesen Bereich eingesetzten Risikobeauftragten sowie die Interne Revision sicher.

Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

Das Risikomanagement des Konzerns ist darauf ausgerichtet, potentielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten Gegensteuerungsmaßnahmen eine den Fortbestand der Gesellschaft 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 werden 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 sofort und unterbreiten ihr 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.

Einzelrisiken des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

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 dar, ein zunehmender Protektionismus sowie andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte. 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 führte 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 im 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 CO₂-Werte der Fahrzeuge zu reduzieren. Andere Märkte haben schon entsprechende Regelungen eingeführt. Porsche arbeitet stetig daran, die Verbrauchs- und CO₂-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 (Sachrisiken) 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. Darüber hinaus werden Sachrisiken auf Grundlage einer kaufmännischen Kosten- / Nutzenanalyse und unter Berücksichtigung versicherungstechnischer Methoden versichert. Es ist aber nicht möglich, für alle Schadensereignisse einen vollständigen Versicherungsschutz zu garantieren.

Nachfrageabhängige Risiken

Nachfrage und Absatz werden auch durch das wirtschaftliche Umfeld beeinflusst. Die Hauptmärkte für die Produkte des Konzerns sind Westeuropa, Nordamerika und seit jüngerer Zeit auch China. Das Wachstum in China kann jedoch gefährdet sein, wenn Großstädte wie Peking durch Reglementierung das Volumen der jährlichen Neuzulassungen drastisch senken wollen. 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 die Kurzarbeit in der Produktion in Zuffenhausen aufrechterhalten.

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. Knappe Rohstoffe führen insbesondere bei steigender Nachfrage zu einer erheblichen Verteuerung von Endprodukten und gleichzeitig von Bauteilen und Komponenten. Um die Materialkosten der Porsche AG vorausschauend einplanen zu können und die Verfügbarkeit der benötigten Rohstoffe zu sichern, werden die Rohstoffmärkte permanent überwacht und analysiert. Ferner wird durch langfristige Lieferantenvträge das Verfügbarkeitsrisiko und das Preisänderungsrisiko reduziert. Die weltweite Finanzkrise traf auch die Zulieferindustrie, sie führte zu Insolvenzgefahr und vereinzelt zur Insolvenz von Lieferanten. Durch ein umfassendes proaktives und reaktives Lieferantenrisikomanagement, welches bereits 2005 implementiert wurde, wird auf Ebene der Porsche AG dafür Sorge getragen, dass potentielle Lieferantenausfälle frühzeitig erkannt werden und durch geeignete Maßnahmen im Idealfall eine Beeinträchtigung der Versorgungssituation vermieden werden kann (siehe hierzu auch die Ausführungen im Abschnitt „Einkauf“ im Kapitel „Wertsteigende Faktoren“). Durch dieses systematische Vorgehen konnten in der Vergangenheit Versorgungsengpässe durch finanzwirtschaftlich kritische Lieferanten verhindert werden.

Liquiditätsrisiken

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ist darauf angewiesen, seinen jeweiligen Kapitalbedarf in ausreichendem Umfang zu refinanzieren. Die Konditionen der Refinanzierung hängen nicht nur mit den generellen Marktbedingungen sondern auch mit der Einschätzung der Bonität von Porsche zusammen. Sowohl eine Verschlechterung der allgemeinen Marktbedingungen als auch eine von den Banken niedrig eingeschätzte Kreditwürdigkeit, insbesondere der Porsche AG, könnten die jeweiligen Refinanzierungsmöglichkeiten und damit die Liquidität negativ beeinflussen.

Porsche betreibt eine Politik größtmöglicher finanzieller Absicherung bei der Liquiditätsvorsorge. Zur Sicherstellung der Bonität und der Liquidität hat die Porsche AG eine syndizierte Kreditlinie mit einem Bankenkonsortium verhandelt, die Ende 2011 oder nach Ausübung einer einseitigen Option durch die Porsche AG ein Jahr später fällig wird. 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 Fahrzeuggeschäftsbereichs des Konzerns beziehen, in diesem Geschäftsjahr erfüllt. Die zweite Finanzkennzahl bezieht sich auf die um die immateriellen Vermögenswerte korrigierten gesamten Aktiva des Financial Services Geschäftsbereichs in Relation zu seinen gesamten Finanzschulden. 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 Fälligkeitstellung des Konsortialkredits durch das Bankenkonsortium möglich. Das Risiko der Nichteinhaltung der Kennzahlen schätzt die Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH als gering ein.

Anfang Februar 2011 wurde eine Anleihe in Höhe von einer Milliarde Euro fällig. Die Refinanzierung erfolgte unmittelbar durch einen syndizierten Kredit in

Höhe von 1 Milliarde Euro, der Ende 2011 oder nach Ausübung einer einseitigen Option durch die Porsche AG ein Jahr später fällig wird.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns erfolgt die Finanzierung im Wesentlichen über die Verbriefung von Kredit- und Leasingforderungen (Asset-Backed Securities-Programme), Sale and Lease Back-Programme, Anleihen und Bankdarlehen.

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 von 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.

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 sicher-

stellen, dass nur bewilligte Finanzinstrumente mit bewilligten Kontrahenten zum Einsatz kommen.

Zinsänderungsrisiken aus der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäftes der Porsche Financial Services werden durch den Einsatz geeigneter Derivate (z.B. Zinsswaps) vollständig abgesichert. Im Falle festverzinslicher Anleihen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bestehen keine Zinsänderungsrisiken. Für die syndizierten Kreditlinien mit Fälligkeit Ende 2011 bzw. optional Ende 2012 werden variable Zinsen auf Basis des ein- bis sechsmonatigen Euribors gezahlt, welche nicht gegen steigende kurzfristige Zinsen gesichert sind.

Das Währungsrisiko aus künftigen Währungsumsätzen wird durch den Einsatz von Kurssicherungsinstrumenten für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren abgesichert. Als Sicherungsinstrumente kommen im Wesentlichen Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, die Rückführung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und Währungsswaps zum Einsatz. Das Volumen der Kurssicherungsgeschäfte wird auf Basis der geplanten Absatzzahlen in den jeweiligen Fremdwährungen ermittelt. Kontrahenten für die Kurssicherungsgeschäfte sind große internationale Finanzpartner. Die Zusammenarbeit erfolgt nach einheitlichen Richtlinien und unterliegt einer laufenden Überwachung.



Restwert- und Kreditrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

Das dem Leasinggeschäft inhärente Restwert- und Kreditrisiko resultiert aus einer negativen Abweichung des bei Vertragsabschluss kalkulierten Restwerts und dem Marktwert des Leasingfahrzeugs bei Verwertung nach Ablauf der vertraglich vereinbarten Leasing-Dauer.

In einigen Märkten trägt dieses Restwert- und Kreditrisiko der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern. Die operative Risikosteuerung erfolgt durch laufende Überwachung der Entwicklung der Gebrauchtwagenpreise mittels intern und extern zur Verfügung stehender Daten. Mit Hilfe von Restwertprognosen wird regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwert- und Kreditrisikopotential überprüft.

Das Adressenausfallrisiko quantifiziert den unerwarteten Verlust, der entsteht, wenn ein Kreditnehmer seinen vertragsmäßigen Zahlungsverpflichtungen im Rahmen der Kreditvereinbarung nicht nachkommen kann. Zur Überwachung der Adressenausfallrisiken von Kunden und Händlern, die sowohl bei Finanzierungen als auch im Leasinggeschäft bestehen, werden bei Händlern und Großkunden Rating- und bei Geschäfts- und Privatkunden Scoringverfahren eingesetzt. Auf Grund der Art der Finanzierungstätigkeit ist das ausstehende Finanzierungsvolumen im Wesentlichen durch die finanzierten Fahrzeuge besichert. Zur Abdeckung des Adressenausfallrisikos wurde eine konservative Risikovorsorge gebildet.

Entwicklungsrisiken

Porsche entwickelt zur Verwirklichung seiner strategischen Absatzplanung ständig neue Produkte. Fehleinschätzungen von Kundenbedürfnissen in einzelnen Märkten können kurzfristig zu einem Absatzrückgang und langfristig bei Wiederholung zu Kundenverlusten und Fehlinvestitionen führen. 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 Schadensersatzforderungen oder zu

marktspezifischen Exporthemnissen oder kostenintensiven Neuentwicklungen 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. Durch die im Juli 2010 für einen Zeitraum von fünf Jahren bei der Porsche AG geschlossene Betriebsvereinbarung „Eigenständigkeit durch Wettbewerbsvorsprung zur Standortsicherung“ nach der betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen sind, besteht die Gefahr, dass durch Personalabbaumaßnahmen nicht rechtzeitig auf eine Veränderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen reagiert werden kann.

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 früh erkannt werden. An die heutigen Zulieferer werden durch kurze Entwicklungszeiten und den Kostendruck hohe Anforderungen gestellt. Die Teilelieferungen werden regelmäßig durch Qualitäts- und Terminkontrollen überprüft.

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-, Produkthaftansprüche und 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 frühzeitig (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. Dem Risiko von Gewährleistungsansprüchen und Rückrufaktionen wird durch die Bildung von Rückstellungen zu begegnen versucht. Produkthaftungsansprüche sind im Rahmen der Betriebshaftpflichtversicherung grundsätzlich versichert.

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

Die EU-Kommission hat in der CO₂-Emissionsgrenzwerte-Verordnung vom 23. April 2009 festgeschrieben, dass der Mittelwert der gesamten europäischen Neufahrzeugflotte ab 2012 eine CO₂-Emission von 130 g/km nicht überschreiten darf. Weitere zehn Gramm sollen durch ergänzende Maßnahmen wie die Verwendung von Biokraftstoffen, Leichtlaufreifen, effektiven Klimaanlage sowie durch andere technische Verbesserungen erreicht werden.

Die CO₂-Emissionsgrenzwerte-Verordnung sieht für die europäischen Hersteller eine stufenweise Herabsetzung mit dem Ziel von 95 g/km ab 2020 vor. Ab dem Jahr 2012 erhebt die Kommission jährlich von jedem Hersteller, der das Emissionsziel nicht einhält, eine Emissionsüberschreitungsabgabe. Die CO₂-Emissionsgrenzwerte-Verordnung hat wesentliche Auswirkungen auf die Produktvielfalt, die Segmentverteilung und die Ertragslage im europäischen Markt.

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 die Möglichkeit, eine Sonderregelung zu beantragen oder sich mit anderen Herstellern zu einer Emissionsgemeinschaft zusammenzuschließen und sich hinsichtlich der Emissionsvorgaben als ein Hersteller behandeln zu lassen. Auch in den USA werden die Grenzwerte für den Verbrauch

und damit auch die CO₂-Werte reduziert. Porsche fällt als Kleinserienhersteller bis 2016 unter eine Ausnahmeregelung, nach der Porsche Fahrzeuge 25 Prozent mehr verbrauchen dürfen als Produkte anderer (Massen-)Hersteller.

Die Einhaltung der umweltschutzrechtlichen Auflagen ist technologisch aufwendig und kostenintensiv, dennoch sieht sich der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern aufgrund seiner führenden Technologien und Produkte gegenüber den künftigen Herausforderungen in der Lage, diese weitgehend zu erfüllen.

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. Die Aufgaben des Rechnungswesens werden überwiegend von den Gesellschaften selbst erledigt oder an zentrale Shared Service Center des Konzerns übertragen. 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 Konzernbilanzierungsrichtlinie gewährleistet eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen geltenden Vorschriften. Sie enthält – ebenso wie andere konzernweite Bilanzierungsvorschriften – Regelungen für den HGB-Abschluss der Volkswagen AG und stellt genau definierte formale Anforderungen an den Konzernabschluss nach IFRS. Zu diesen zählen insbesondere Konkretisierungen zur Anwendung von gesetzlichen Vorschriften sowie die Festlegung des Konsolidierungskreises für den Konzernabschluss. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Konzernge-

sellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail genannt, ebenso wie Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und der darauf aufbauenden Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Einzelabschlüsse. Dabei werden die von den Abschlussprüfern vorgelegten Berichte und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt, 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 – 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

Mit dem Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) wird im Volkswagen Konzern ein System eingesetzt, mit dem sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch zukunftsgerichtete Daten des Controllings konsolidiert und analysiert werden können. Das System bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen; damit ist eine zukunftssichere technische Plattform entstanden, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen das angelieferte Datenmaterial auf Vollständigkeit überprüft sowie inhaltliche Plausibilitätsüberprüfungen zwischen Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung durchführt. Weitere Plausibilitätskontrollen unterstützt VoKUs mit Wesentlichkeitsanalysen und Screenings zu 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. Der Abschlussprüfer überprüft die Angemessenheit dieser Dokumentation. 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 wegen verschiedener Bestimmungen des schwedischen Gesellschaftsrechts derzeit nicht in das Risikomanagement-System des Volkswagen Konzerns einbezogen. Laut dem Corporate Governance Report von Scania sind Risikomanagement und Risikobewertung integrale Bestandteile der Unternehmensführung. Risikofelder werden vom Controlling bewertet und finden innerhalb der finanziellen Berichterstattung Berücksichtigung.

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 potentiellen 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 von dem 2010 eingerichteten Bereich „Governance, Risk und Compliance“ 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 Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden und ihnen Maß-

nahmen und Regelungen vollständig 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, potentielle Risiken frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten gegensteuernden Maßnahmen 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 Risiko bergen, werden dezentral in den Geschäftsbereichen sowie in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, ihre Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Die Ergebnisse des Risikomanagements begleiten laufend die Planungs- und Kontrollrechnungen. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb von revolvierenden Planungsüberarbeitungen.

Parallel dazu fließen die Ergebnisse der bereits getroffenen Maßnahmen zur Bewältigung des Risikos zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung 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 Rechnung getragen. 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, in die zurzeit sukzessive die Berichterstattung nach KonTraG integriert wird.

Einzelrisiken des Volkswagen Konzerns

Nachfolgend werden die einzelnen Risiken der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns erläutert.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Hohe Energie- und Rohstoffpreise, zunehmende internationale Handelsbeschränkungen sowie andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte und politische Konflikte bringen für die Weltwirtschaft wesentliche Risiken mit sich. Darüber hinaus stellt die hohe Verschuldung vieler Länder ein erhebliches Gefährdungspotenzial dar. Die Gefahr einer erneuten globalen Rezession ist gegenwärtig zwar als relativ gering einzuschätzen, jedoch könnte sich aus den oben genannten Gründen eine längere Phase unterdurchschnittlichen Wachstums der Weltwirtschaft ergeben. Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen in einzelnen Ländern können ebenfalls den internationalen Handel stark beeinträchtigen und erhebliche Risiken für den Volkswagen Konzern mit sich bringen.

Branchenrisiken

Mit Blick auf die weltweite Entwicklung der Pkw-Nachfrage haben die Wachstumsmärkte in Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa eine besondere Bedeutung. In diesen Märkten ist das größte Potenzial gebunden, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der Absatzzahlen; beispielsweise existieren hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen an die lokale Fertigung. Nach der angekündigten Reduzierung der Zulassungsquoten in Peking könnten weitere Zulassungsbeschränkungen in anderen Ballungsgebieten in China folgen. Auf den etablierten Märkten hingegen besteht das Risiko des Preisdrucks aufgrund hoher Marktabdeckung. Insbesondere auf den Automobilmärkten in Westeuropa, den USA und China nutzen verschiedene Hersteller massive Preisnachlässe, um den eigenen Absatz zu fördern und setzen damit die gesamte Branche unter Druck. Als Anbieter von Volumenmodellen ist dies für den Volkswagen Konzern eine besondere Herausfor-

derung, da Volkswagen von einer weiteren Verstärkung der Kaufanreize anderer Autobauer besonders betroffen wäre.

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

Die meisten Fahrzeuge verkauft Volkswagen in Westeuropa. Deshalb würde ein anhaltender Preisverfall und damit verbunden ein Nachfragerückgang in dieser Region das Ergebnis des Unternehmens in besonderem Maße belasten. Diesem Risiko begegnet Volkswagen mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik. Das Auslieferungsvolumen außerhalb Westeuropas ist im Gegensatz dazu breit auf die Märkte Nordamerika, Südamerika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa verteilt, wobei ein steigender Anteil des Volumens auf den chinesischen Markt entfällt. Der Volkswagen Konzern ist auf zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten bereits Marktführer oder arbeitet zielstrebig darauf hin. Darüber hinaus erhöhen strategische Partnerschaften die Präsenz des Volkswagen Konzerns in den jeweiligen Ländern und Regionen und eröffnen zudem die Möglichkeit, regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergibt der Volkswagen Konzern unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG.

Die Wirtschaft hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt merklich erholt. Die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise bleiben für die Handels- und Vertriebsgesellschaften des Volkswagen Konzerns allerdings präsent, da die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite weiterhin als schwierig einzustufen ist. Sehr positiv aufgenommen haben Händler und Autohäuser daher ein konzerneigenes Unterstützungsprogramm, das ihnen über die Finanzdienstleistungsgesellschaften des Konzerns während der Finanz- und Wirtschaftskrise attraktive Finanzierungskonditionen gewährt hatte und so das Risiko einer Insolvenz für sie reduzierte. Des Weiteren hat der Volkswagen Konzern ein Risikomanagement instal-

liert, um Liquiditätsengpässe, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig zu erkennen und ihnen entgegenzuwirken.

Aufgrund der Regelungen der neuen Gruppenfreistellungsverordnung und europäischen Gesetzgebungsinitiativen könnte es insbesondere im Service und Ersatzteileverkauf zu einer weitergehenden Liberalisierung und damit einhergehenden Verschärfung des Wettbewerbs kommen.

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

Mit umfangreichen Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten tritt der Volkswagen Konzern dem Risiko entgegen, die Kundenbedürfnisse im Entwicklungsprozess unzureichend zu berücksichtigen. Diese Maßnahmen gewährleisten zudem, 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 vorgesehenen 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. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. Sie stellt sicher, dass individuelle Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und deren Umsetzung rechtzeitig eingeplant wird.

Eine Risikokonzentration auf bestimmte Patente oder Lizenzen besteht aufgrund des breiten Spektrums der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des Volkswagen Konzerns nicht.

Risiken aus der Beschaffung

Die weltweite Erholung der Automobilmärkte hat im Jahr 2010 auch zu einer Stabilisierung der Zulieferindustrie geführt. Im Vergleich zum Vorjahr waren deutlich weniger Insolvenzen zu verzeichnen. Zulieferer, die gut durch die Finanz- und Wirtschaftskrise gekommen sind, nutzen aktuell ihre Position, um die Konsolidierung in der Branche voranzutreiben. Sie tragen so dazu bei, Ausfallrisiken zu reduzieren. Volkswagen hat beim Auf- und Ausbau eines umfassenden Risikomanagements in der Beschaffung einen besonderen Schwerpunkt auf die Prävention von Risiken gelegt. Das Risikomanagement beobachtet kontinuierlich die Entwicklung der wirtschaftlichen Stabilität der Lieferanten. Deuten sich Fehlentwicklungen an, werden Maßnahmen eingeleitet, um die Ver-

sorgung sicherzustellen und weitere Risiken zu reduzieren. Durch eine kontinuierliche Risikoklassifizierung und -beobachtung konnten Versorgungsrisiken aufgrund von Lieferantenausfällen bisher vermieden werden.

Nachfrageabhängige Produktionsrisiken

Die Pkw-Märkte haben sich 2010 nach dem Einbruch der Weltwirtschaft zum Teil schneller als erwartet erholt, deshalb hat der Volkswagen Konzern die Produktion an seinen internationalen Standorten im Laufe des Jahres deutlich ausgeweitet. Um die benötigten Kapazitäten abzusichern, haben auch die Zulieferer ihre Lieferungen über die ursprünglichen Vereinbarungen hinaus gesteigert. Für 2011 erwartet Volkswagen eine anhaltend hohe Nachfrage, wobei es insbesondere in Bezug auf Einbausräten von Ausstattungsmerkmalen und Komponenten zu nachfragebedingten Schwankungen kommen kann. Mit seinem Drehscheibenkonzept und der hohen Flexibilität im Bereich der Logistik stellt Volkswagen sicher, dass die Programme seiner Fahrzeug- und Komponentenwerke bestmöglich an die aktuellen Marktverhältnisse angepasst werden. Auch die Möglichkeit, je nach Situation auf umfangreiche Flexibilitätsmaßnahmen innerhalb der bestehenden Arbeitszeitmodelle zurückzugreifen, begrenzt das Risiko.

Risiken aus Nachfrageveränderungen

Das Nachfrageverhalten der Konsumenten hängt nicht nur von realen Einflussgrößen wie dem verfügbaren Einkommen ab, sondern ist auch in hohem Maße von nicht planbaren psychologischen Faktoren abhängig. Gestiegene Kraftstoff- und Energiepreise können zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, was durch Medienberichte noch verschärft werden kann. Dies gilt insbesondere in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa, in denen durch die dann auftretende verlängerte Haltedauer ein Rückgang der Nachfrage möglich ist.

Die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf die weltweite wirtschaftliche Entwicklung und die gesamte Automobilindustrie haben auch

2010 die Effekte dieser nicht planbaren psychologischen Faktoren zusätzlich verstärkt. Viele Automobilmärkte befanden sich in zum Teil dramatischen Abwärtsspiralen, einige mussten durch staatliche Förderprogramme gestützt werden. Der drohenden Kaufzurückhaltung wirkte der Volkswagen Konzern mit seiner attraktiven Modellpalette und einer intensiven Kundenorientierung entgegen.

Neben der krisenbedingten Kaufzurückhaltung sorgen Kraftfahrzeugsteuern, die auf dem CO₂-Ausstoß basieren – so wie sie bereits in einigen europäischen Ländern ausgestaltet sind – sowie hohe Öl- und Energiepreise für eine Verschiebung der Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren. Dem Risiko, dass eine solche Verschiebung das finanzielle Ergebnis beeinträchtigt, begegnen der Volkswagen Konzerns mit der Entwicklung immer neuer verbrauchsgünstiger Fahrzeuge und alternativer Kraftstoffe auf der Grundlage seiner Kraftstoff- und Antriebsstrategie. Darüber hinaus können in den stark wachsenden Märkten in Asien und Osteuropa Risiken durch staatliche Eingriffe entstehen, die den privaten Verbrauch – zum Beispiel durch restriktive Kreditvergaben oder Steuererhöhungen – beeinträchtigen.

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Das Großkundengeschäft ist weiterhin durch eine zunehmende Konzentration und Internationalisierung gekennzeichnet. Auch in Bezug auf die wachsende Bedeutung der CO₂-Thematik und den Trend zum Downsizing ist der Konzern mit seinem breiten Produktportfolio gut aufgestellt. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Qualitätsrisiken

Die anhaltend positive Absatzentwicklung und das deutliche Wachstum des Volkswagen Konzerns in Kernmärkten wie China stellen die Qualitätssicherung vor neue Herausforderungen. Der Produktqualität kommt wegen des kontinuierlich steigenden Wettbewerbsdrucks eine immer größere Bedeutung zu. Darüber hinaus erweitern die stetig wachsende Komplexität der Fahrzeuge und die Etablierung neuer

Antriebssysteme das Aufgabenfeld der Qualitätssicherung. Die damit einhergehenden Risiken gilt es frühzeitig zu identifizieren, damit ihnen wirksam entgegengetreten werden kann.

Die höchste Produktqualität zu erreichen ist eine wichtige Voraussetzung für den geschäftlichen Erfolg des Volkswagen Konzerns. Deshalb analysiert Volkswagen geschäftsbereichsübergreifend systematisch mögliche Risiken aus Qualitätsmängeln und ergreift wirksame Maßnahmen zu deren Minimierung. Kundenerwartungen und Erfahrungen aus der Praxis fließen bereits in die Konzept- und Entwicklungsphase neuer Fahrzeuge und Technologien ein. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit allen Geschäftsbereichen und den Lieferanten. Die Qualitätssicherung agiert in diesem kontinuierlichen Prozess als Schnittstelle aller beteiligten Parteien.

Bei diesem Vorgehen besteht stets auch die Chance, etablierte Prozesse in allen Bereichen gemeinsam weiterzuentwickeln und zu optimieren. Mit diesem Ansatz stellt der Volkswagen Konzern auch zukünftig die Produktqualität und damit den Geschäftserfolg sicher.

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 Chance, 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

Nachdem die Europäische Verordnung 443/2009 zur Begrenzung der CO₂-Emissionen von Pkw im April 2009 in Kraft getreten war, wurde 2010 der parlamentarische Entscheidungsprozess bezüglich einer CO₂-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge vorangetrieben. Gleichzeitig werden die europäischen Regelungen zum Schrittmacher für weitere internationale Regulierungsvorhaben bezüglich Kraftstoffverbrauch und Klimagase, zum Beispiel in China, Indien, den USA und Korea. Die internationalen Vorhaben sehen einen konkreten Zeithorizont bis 2020 – teilweise bis 2025 – vor.

Bei der Regulierungsmethodik und den Zielvorgaben zum Immissionsschutz zeichnet sich eine zunehmende globale Konvergenz ab, die weltweit zu erheblichen ökonomischen Vorteilen bei der Einführung neuer und nachhaltiger Technologien führen kann. Gleichwohl besteht die Gefahr, dass diese Regulierungen in den beteiligten Nationen zum Vorteil der eigenen Industrie ausgestaltet werden.

Die drastische Reduktion des Ausstoßes von Klimagasen bis 2030 und die nahezu vollständige Vermeidung des Einsatzes von fossilem Kohlenstoff bis 2050 sind bereits Gegenstand der öffentlichen und politischen Diskussion. Diese Ziele werden jedoch nur durch den überwiegenden Einsatz nicht fossiler Energieträger wie der regenerativen Elektromobilität zu erreichen sein.

Auf dem Weg zu weltweit einheitlichen Rahmenbedingungen im Klimaschutz sind die Vertreter der jüngsten Weltklimakonferenz, die sich Ende 2010 im mexikanischen Cancun trafen, einen kleinen Schritt weiter gekommen: Mit Ausnahme von Bolivien haben alle Vertragsstaaten das Ziel offiziell anerkannt, die Erderwärmung auf 2° C zu begrenzen. Daraus abzu-

leitende konkrete Schritte sind zunächst auf die Folgekonferenz Ende 2011 verlagt worden. Es wurde jedoch vereinbart, die Entwicklungsländer mit Technologietransfer aus den Industrienationen zu unterstützen, um Ihre Emissionszuwächse zu begrenzen. Ob dies die Volkswagen AG zukünftig zur Weitergabe von Know-how zwingen könnte, ist derzeit noch nicht abzusehen.

Zur Vorbereitung auf die dritte Handelsperiode für Emissionsrechte, die 2013 beginnt, hat der Volkswagen Konzern entsprechend der Datenerhebungsverordnung (DEV 2020) den zu meldenden Bedarf an CO₂-Emissionen in den Werken der Marke Volkswagen Pkw ermittelt. Die Prüfung ergab, dass lediglich für die Werke in Salzgitter und Zwickau Anlagen nachzumelden waren: Für den Standort Salzgitter wurden circa 3.000 t CO₂ pro Jahr und für den Standort Zwickau rund 20.000 t CO₂ pro Jahr als zusätzlichen Bedarf angemeldet. Entsprechende Überprüfungen fanden auch in den übrigen Werken an Standorten in der Europäischen Union nach den Vorgaben der dort geltenden nationalen Gesetze statt. Insgesamt wird die Zahl der ab 2013 in das Europäische Emissionshandelssystem neu einbezogenen Anlagen des Volkswagen Konzerns nicht signifikant steigen.

Die wichtigste Änderung im Emissionshandelssystem ab 2013 ist, dass die benötigten Emissionszertifikate nicht mehr kostenlos auf Basis nationaler Allokationspläne zugeteilt werden. Stattdessen müssen Zertifikate entsprechend den bei der reinen Stromerzeugung entstandenen CO₂-Emissionen vollständig und für die übrigen Emissionen zu einem jährlich steigenden Anteil erworben werden (Auktionierung). Für die europäischen Standorte des Volkswagen Konzerns werden sich nach vorläufigen Schätzungen die Energiekosten allein durch den Kauf der benötigten Emissionsberechtigungen für den Betrieb eigener Verbrennungsanlagen enorm erhöhen.



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 entstehen. 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 ergeben sich auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Soweit überschaubar 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.

Im Jahr 2010 hat das britische Office of Fair Trading (OFT) ein Ermittlungsverfahren gegen die Volkswagen Tochter Scania eingeleitet. Daneben wurde von der EU-Kommission im Geschäftsjahr 2011 ein Ermittlungsverfahren gegen Scania wegen vermeintlich unerlaubten Austauschs von Informationen aufgenommen. Das EU-Verfahren betrifft neben anderen Lkw-Herstellern auch die MAN SE, an der Volkswagen mit 28,67 Prozent beteiligt ist. Solche Ermittlungsverfahren können im Regelfall mehrere Jahre andauern. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht beurteilt werden, inwiefern aus diesen Verfahren ein Nachteil für Scania beziehungsweise MAN besteht.

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 Volkswagen Konzern begrenzt diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente. Der Konzernvorstand wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation informiert.

Zinsrisiken – gegebenenfalls in Verbindung mit Währungsrisiken – sowie Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten im Konzern werden durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps 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 Groß-

teil der Bauteile vor Ort beschafft – aktuell zum Beispiel 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-Währungs-Swaps. 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. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu sechs Jahren haben. Damit werden wesentliche Fremdwährungsrisiken aus erwarteten Zahlungsströmen vor allem in den folgenden Währungen abgesichert: US-Dollar, britisches Pfund, tschechische Krone, schwedische Krone, russischer Rubel, australischer Dollar, polnischer Zloty, Schweizer Franken, mexikanischer Peso und japanischer Yen. Diese Absicherungen werden hauptsächlich gegenüber dem Euro eingegangen.

Aus dem Einkauf von Rohstoffen entstehen Risiken in Bezug auf ihre Verfügbarkeit und 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, Palladium und auch Kohle, ist durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu acht Jahren abgesichert. Ähnliche Geschäfte wurden zur Ergänzung und Optimierung der Zuteilungen von CO₂-Emissionszertifikaten abgeschlossen.

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 Finanz- und Wirtschaftskrise deutlich erhöhten Risikoaufschläge als Bestandteil der Refinanzierungskosten haben sich 2010 wieder nahezu auf das Niveau vor Ausbruch der Krise reduziert. Dank der breit diversifizierten Refinanzierungsstruktur war der Volkswagen Konzern

2010 jederzeit in der Lage, sich in den verschiedenen Märkten ausreichend Liquidität zu beschaffen.

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 sollten.

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 und der European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) oder von nationalen Entwicklungsbanken wie der KfW und der Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) zur Verfügung gestellt werden. Dank dieser umfangreichen Maßnahmen ist das Liquiditätsrisiko des Volkswagen Konzerns äußerst gering.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten im Hinblick auf seine 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 gehaltenen Finanzinstrumenten kommen zu den Kontrahentenrisiken noch bilanzielle Risiken hinzu, diese werden durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzt.

Liquiditätsrisiken

Die Konditionen der Außenfinanzierung des Volkswagen Konzerns könnten durch eine Herabstufung des Ratings beeinträchtigt werden. Ein wesentliches Kriterium hierbei ist die Beteiligung der Volkswagen AG an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, aus der Ende 2009 ein hoher Abfluss von Liquidität resultierte. Darüber hinaus hat Volkswagen Anfang 2010 eine Beteiligung an der Suzuki Motor Corporation zu einem

Kaufpreis von insgesamt rund 1,8 Milliarden Euro erworben. Die Volkswagen AG hat im ersten Halbjahr 2010 eine Kapitalerhöhung durch die Ausgabe neuer Vorzugsaktien durchgeführt. Diese Transaktion hat gleichzeitig auch die finanzielle Stabilität und Flexibilität von Volkswagen gestärkt und dazu beigetragen, das bestehende Rating des Konzerns zu erhalten. Wegen des Erwerbs der Vertriebsaktivitäten der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. (Porsche Holding Salzburg) im Jahr 2011 steht ein weiterer Liquiditätsabfluss in nennenswertem Umfang bevor. Vor allem aufgrund der aktuell vorhandenen Liquidität in Verbindung mit den durch die Kapitalerhöhung zugeflossenen Mitteln sind Liquiditätsrisiken nicht zu erwarten.

Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

Im Finanzdienstleistungsgeschäft verpflichtet sich der Volkswagen Konzern selektiv, Fahrzeuge zu einem bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert vom Kunden zurückzunehmen. Die Setzung der Restwerte erfolgt realistisch, damit sich bietende Marktchancen genutzt werden können. Die zugrunde liegenden Leasingverträge werden in regelmäßigen Abständen bewertet. Bei der Identifikation von Risikopotenzialen trifft der Volkswagen Konzern die nötige Vorsorge.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Neben einem professionellen Restwertrisikomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung 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 und das Restwertrisikopotenzial. Dabei werden den vertraglich vereinbarten Restwerten erzielbare Marktwerte gegenübergestellt, die aus den Daten externer Dienstleister und aus eigenen Vermarktungsdaten ermittelt werden. Restwertchancen bleiben in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt.

IT-Risiken

Der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnik (IT) kommt bei Volkswagen als global agierendem und auf Wachstum ausgerichtetem Unternehmen eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen hier im unbefugten Zugriff auf sensible elektronische Unternehmensdaten und -informationen sowie in der mangelnden Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen. Dem Risiko des unbefugten Zugriffs auf Unternehmensdaten begegnet der Volkswagen Konzern durch den Einsatz von Virenschnürräten, Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen. Die Sicherheit wird durch die restriktive Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Informationen sowie durch das Vorhalten von Backup-Versionen der kritischen Datenbestände zusätzlich erhöht. Dazu werden im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards die am Markt bewährten technischen Mittel eingesetzt. Mit einer redundanten Auslegung der IT-Infrastrukturen sichert sich der Volkswagen Konzern gegen Risiken ab, die im Störungs- oder Katastrophenfall entstehen.

Mit der wachsenden Bedeutung von Volkswagen als international tätigem Unternehmen erhöhen sich auch die Intensität und die Qualität von Angriffen auf die IT-Systeme und Datenbestände. Deshalb 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.

Hinsichtlich der IT-Sicherheit besteht aufgrund der rasant fortschreitenden technischen Entwicklung ein Restrisiko, das nicht vollständig zu beherrschen ist.

Sonstige Einflüsse

Über die zuvor beschriebenen Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen 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. Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung des Vorstands keine Risiken, die den Fortbestand des Porsche SE Konzerns gefährden könnten.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Gegen die vom United States District Court des Southern District of New York in den USA abgewiesene Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE haben sämtliche Kläger im Januar 2011 Berufung eingelegt.

Im Januar 2011 hat ein Privatinvestor Klage gegen die Porsche SE und einen weiteren Beklagten auf Leistung von Schadensersatz in Höhe von rund 3 Millionen Euro erhoben. Der Kläger behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Informationen sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen zu sein und in Folge der Kursentwicklung im Jahr 2008 aus diesen Optionsgeschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe

erlitten zu haben. Die Klage ist derzeit beim Landgericht Stuttgart rechtshängig. Die Porsche SE hält den behaupteten Anspruch für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Am 18. Februar 2011 haben drei Kläger eine Schadensersatzklage beim New York State Court eingereicht. In ihrer Klage, die der Porsche SE noch nicht zugestellt worden ist, behaupten sie Ansprüche wegen Betrugs im Sinne des Common Law und un gerechtfertigter Bereicherung auf Grund ähnlicher Behauptungen wie in den oben genannten US-Klagen. Die Kläger behaupten, mindestens 390 Millionen US-Dollar verloren zu haben. Die Porsche SE hält diese Klage für unzulässig und unbegründet.

Zudem hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart am 22. Februar 2011 mitgeteilt, dass die Ermittlungen gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien länger dauern als geplant. Mit dem Abschluss der Ermittlungen ist voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen. Ferner ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder wegen des Verdachts der Untreue zum Nachteil der Porsche SE. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft besteht der Verdacht, dass die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder im Zuge des Erwerbs der Beteiligung an der Volkswagen AG existenzgefährdende Risiken für das Unternehmen durch Abschluss von Aktienkursversicherungsgeschäften eingegangen waren. Die Ermittlungen wegen des Verdachts der handelsgestützten (nicht: informationsgestützten) Marktmanipulation sind nach Angaben der Staatsanwaltschaft eingestellt worden.

Für weitere Einzelheiten zum Stand der Rechtsstreitigkeiten und Verfahren wird auf den Abschnitt „Rechtliche Risiken“ im Risikobericht der Porsche SE in diesem Lagebericht verwiesen.

Darüber hinaus enthält der Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“ im Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“ in diesem Lagebericht weitere Ausführungen zu Ereignissen, die nach dem Ende des Rumpfgeschäftsjahres 2010 stattgefunden haben.

Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Der deutliche Aufschwung der Weltwirtschaft des Jahres 2010 dürfte 2011 insgesamt nachlassen. Die hohe Staatsverschuldung vieler Länder und gestiegene Rohstoffpreise bremsen die konjunkturelle Entwicklung. Innerhalb der Europäischen Union ist Deutschland voraussichtlich die einzige Nation, die in diesem und im kommenden Jahr den Maastrichter Referenzwert für das Staatsdefizit in Höhe von drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts einhalten kann. Aber nicht nur die südeuropäischen Länder Portugal, Spanien, Italien und Griechenland sind zu Sparmaßnahmen gezwungen. Auch die großen Wirtschaftsmächte USA und Japan müssen nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds zügig die Sanierung ihrer Haushalte angehen. Damit werden China und weitere sich entwickelnde Schwellenländer wie Indien und Brasilien 2011 die entscheidenden Wachstumstreiber der Weltwirtschaft bleiben. In Europa kommt diese Rolle weiterhin neben Deutschland auch Frankreich zu.

Die wachsende internationale Bedeutung der chinesischen Wirtschaft birgt aber auch die Gefahr einer immer größeren Abhängigkeit der traditionellen Industriestaaten von den hohen Exporten nach Fernost. Sollte die Nachfrage aus China deutlich sinken, würde dies einen Rückschlag für die gesamte Weltwirtschaft bedeuten.

Wechselkursentwicklung

Im Berichtszeitraum waren starke Schwankungen der Paritäten wichtiger Währungen zu beobachten. Die Ursachen waren die hohe Staatsverschuldung einiger Mitgliedsländer der Eurozone einerseits und der USA andererseits. Die daraus resultierenden Sorgen um die Stabilität des Euro und des US-Dollar werden die Devisenmärkte weiterhin in Atem halten, die hohe Volatilität des US-Dollar und des Euro wird anhalten. Durch die Kopplung der asiatischen

Währungen an den US-Dollar werden außerdem deren Schwankungen zum Euro analog weiterlaufen.

Dagegen dürfte sich die derzeitige Stärke des Schweizer Franken und auch des japanischen Yen allmählich wieder normalisieren.

Zinsentwicklung

Am Ende des Berichtszeitraums war weiterhin unklar, welche Notenbank zu welchem Zeitpunkt als erste die Leitzinsen anheben würde. Die Klärung dürfte auch noch einige Monate auf sich warten lassen. Derzeit sorgt nicht einmal die weltweit wachsende Inflationsgefahr für Unruhe bei den Währungshütern. Deshalb dürfte die Wende bei den Leitzinsen frühestens Ende 2011 oder Anfang 2012 erfolgen – und dann relativ moderat. Unabhängig davon haben die Kapitalmärkte ihre Trendwende bereits im vergangenen Herbst eingeleitet.

Entwicklung der Rohstoffpreise

Der kräftige wirtschaftliche Aufschwung hatte auch Auswirkungen auf die Rohstoffmärkte. Die im Berichtszeitraum zu beobachtenden, teils starken Preissteigerungen dürften allerdings auch von einem gewissen Nachholbedarf getrieben sein – der deutliche Aufwärtstrend an den Märkten sollte sich im Lauf des Jahres 2011 wieder etwas beruhigen. Dafür spricht im Übrigen auch das Bemühen der chinesischen Regierung, das enorme Wachstum mit Zinserhöhungen einzudämmen, wodurch die Rohstoffnachfrage ebenfalls gezügelt werden dürfte.

Entwicklung der Automobilmärkte

Der weltweite Automobilmarkt wird im Jahr 2011 insgesamt weiter zulegen. Der westeuropäische Markt, der im vergangenen Jahr noch einen Rückgang der Neuzulassungen zu verzeichnen hatte, wird sich in diesem Jahr erholen. Für Deutschland erwartet der Verband der Automobilindustrie 2011 ein Marktvolumen von 3,1 Millionen Fahrzeugen nach 2,9 Millionen Einheiten im Jahr zuvor. Auch der osteuropäische

Markt sollte sich wieder besser entwickeln. In Nordamerika dürfte der Aufwärtstrend anhalten. Ein stärkeres Wachstum lassen die BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China erwarten.

Voraussichtliche Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern geht davon aus, dass Umsatz und Absatz im Geschäftsjahr 2011 im Vergleich zum Kalenderjahr 2010 weiter zulegen werden. Die außerordentlich hohen Steigerungsraten des Rumpfgeschäftsjahres 2010 dürften jedoch nicht wieder erreicht werden. Dies liegt zum einen daran, dass deren Ursachen zum Teil auf die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Absatzsituation zurückzuführen sind, die die ersten Monate des Geschäftsjahres 2009/10 belastet haben. Zum anderen dürfte auch die zu erwartende, leichte Eintrübung der weltweiten konjunkturellen Entwicklung das Wachstum eindämmen. Gleichwohl erwartet der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern im Geschäftsjahr 2011 höhere Umsätze und einen höheren Absatz als im Kalenderjahr 2010. Dieses Wachstum dürfte von der anhaltend starken Nachfrage nach Porsche Fahrzeugen in China und anderen sich entwickelnden Märkten getragen werden. Zudem geht der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern aufgrund seiner attraktiven Angebotspalette auch in den Stammmärkten Europa und Nordamerika von einer weiter steigenden Nachfrage aus.

Diese Entwicklung sowie die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und der Marke Porsche dürften sich in den kommenden beiden Geschäftsjahren und darüber hinaus positiv im Umsatz und im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit niederschlagen. So plant der Konzern für die kommenden beiden Jahre mit einer Erhöhung des Absatzes und des Umsatzes sowie weiterhin mit einer zweistelligen Umsatzrendite vor Steuern.

Das einzigartige Markenportfolio und die stetig wachsende Präsenz in allen wichtigen Regionen der Welt sind zentrale Wettbewerbsvorteile für den

Volkswagen Konzern. Dank seiner Technologie- und Designkompetenz verfügt der Volkswagen Konzern über eine vielfältige, attraktive und umweltfreundliche Produktpalette, die allen Kundenwünschen und -anforderungen gerecht wird. Zudem wird sich das modulare Baukastensystem, das fortlaufend optimiert wird, zunehmend positiv auf die Kostenstruktur des Konzerns auswirken. Im Jahr 2011 werden die neun Marken des Volkswagen Konzerns wieder viele faszinierende neue Modelle auf den Markt bringen und damit die starke Position des Volkswagen Konzerns auf den Weltmärkten weiter ausbauen. Für die Auslieferungen an Kunden wird deshalb eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr erwartet.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis des Konzerns im Jahr 2011 die Vorjahreswerte übertreffen werden. Allerdings werden die weiterhin volatilen Zins- und Wechselkursverläufe sowie Rohstoffpreise den positiven Volumeneffekt abschwächen. Eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung seiner Prozesse bleiben elementare Bestandteile der Strategie 2018.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns ist maßgeblich abhängig von der Ergebnissituation und damit von den der Porsche SE 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 geht vor dem Hintergrund der Erholung der Automobilmärkte und des Wachstums in China und anderen sich entwickelnden Märkten von einer positiven Entwicklung der ihr zuzurechnenden at Equity Ergebnisse in den Jahren 2011 und, sofern die Verschmelzung nicht erfolgt sein sollte, 2012 aus. Diese werden jedoch weiterhin von Effekten aus der Fortführung der zum Zeitpunkt der Einbeziehung der Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen und der Volkswagen AG als assoziiertes

Unternehmen begonnenen Kaufpreisallokationen belastet. Darüber hinaus werden bis zur geplanten teilweisen Rückführung des bestehenden Konsortialkredits zum 30. Juni 2011 hieraus resultierende Zinsaufwendungen das Konzernergebnis negativ beeinflussen, wobei diese nach der geplanten teilweisen Rückführung des Konsortialkredits jedoch deutlich sinken werden. Die Porsche SE erwartet daher für das Geschäftsjahr 2011 ein positives Konzernergebnis vor Sondereffekten.

Diese Sondereffekte auf das Konzernergebnis des Geschäftsjahres 2011 könnten sich aus einer ergebniswirksamen Anpassung der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH ergeben. Die Höhe dieser Anpassung kann zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Lageberichts nicht abschließend beurteilt werden. Die der Bewertung zugrunde liegenden Faktoren liegen nicht alleine im Einflussbereich der Porsche SE und können Veränderungen im Zeitverlauf unterliegen. Dies betrifft insbesondere die Wahrscheinlichkeit des Scheiterns der Verschmelzung im Sinne der GLV und damit die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen sowie den tatsächlichen Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH, der wiederum maßgeblich von der zugrunde liegenden Planung und den zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt abgeleiteten Kapitalkosten abhängt. Sowohl eine Zunahme der Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen als auch eine nachhaltige Verbesserung der Ertragsaussichten des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns könnten zu einer ergebnisbelastenden Anpassung der Bewertung der Put- und Call-Optionen führen. Ein Anstieg der Kapitalkosten im Rahmen der Ermittlung des Unternehmenswerts könnte hingegen das Bewertungsergebnis positiv beeinflussen. In Abhängigkeit von den Veränderungen der wesentlichen Einflussgrößen im Geschäftsjahr 2011 kann die Porsche SE damit nicht ausschließen, dass sich aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen Ergebniseffekte ergeben, die trotz des positiven Konzernergebnisses vor Sondereffekten zu einem negativen Konzernergebnis führen können.

Im Hinblick auf die grundsätzlich am 30. Juni 2011 fällig werdende Kreditverbindlichkeit in Höhe

von 2,5 Milliarden Euro und die Ausstattung der Porsche SE mit ausreichender Liquidität bis zum Ende des Geschäftsjahres 2011 ist die Zuführung weiteren Eigen- oder Fremdkapitals erforderlich und geplant. Die Porsche SE wird in den kommenden Wochen die Durchführung der Kapitalerhöhung, die maßgeblich zur Entschuldung der Gesellschaft beitragen soll, mit Nachdruck vorantreiben. Die Erlöse der Kapitalerhöhung werden zur Rückführung des Konsortialkredits der Porsche SE verwendet werden; damit sollen auch die Voraussetzungen für die Verschmelzung geschaffen werden. Die den Familien Porsche und Piëch zuzuordnenden Stammaktionäre der Porsche SE haben sich im Rahmen des Gesamtkonzepts der GLV dazu verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen die Zeichnung neuer Stammaktien im Rahmen der am 30. November 2010 beschlossenen Kapitalerhöhung gegen einen Gesamtbezugspreis von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro sicherzustellen. Für den Fall, dass die Direktkapitalerhöhung nicht rechtzeitig oder nicht vollständig durchgeführt werden kann, hat die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE am 30. November 2010 den Vorstand der Porsche SE zudem ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Wandelanleihen und entsprechende Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 5 Milliarden Euro auszugeben. Die vorgenannte Zusage der Stammaktionäre der Familien Porsche und Piëch bezieht sich grundsätzlich auch auf Kapitalmaßnahmen auf Basis der am 30. November 2010 beschlossenen Ermächtigung zur Ausgabe der Wandelanleihen und entsprechender Instrumente. Der Vorstand geht davon aus, dass die in der Zusage genannten Voraussetzungen erfüllt werden und somit die planmäßige Tilgung der grundsätzlich am 30. Juni 2011 fällig werdenden Kreditverbindlichkeit erfolgen kann.

Es besteht weiterhin Unsicherheit in Bezug auf die steuerlichen Rahmenbedingungen der Verschmelzung. Außerdem können die Auswirkungen der in den USA gegen die Porsche SE erhobenen Schadensersatzklagen sowie der von verschiedenen Fondsgesellschaften und einer Privatperson in Deutschland geltend gemachten Schadensersatzansprüche auf die Verschmelzung beim jetzigen Verfahrensstand noch nicht endgültig bewertet werden. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat am 22. Februar 2011 mitgeteilt, dass die Ermittlungsverfahren gegen

zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE, unter anderem wegen des Verdachts auf Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien, länger dauern als geplant. Der Ausgang der Ermittlungsverfahren hat Bedeutung für die zum Zwecke der Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG vorzunehmende Bewertung der gegen die Porsche SE wegen angeblicher Marktmanipulation geltend gemachten Schadensersatzansprüche (vergleiche auch die Ausführungen im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ sowie im Abschnitt „Rechtliche Risiken“ im Risikobericht der Porsche SE in diesem Lagebericht). Da mit dem Abschluss der Ermittlungen voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen ist, werden sich die in der GLV vorgesehenen rechtlichen und steuerlichen Prüfungen der Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG voraussichtlich verzögern. Damit verringert sich aus Sicht des Vorstands auch die Wahrscheinlichkeit, dass die Verschmelzung noch im Zeitplan der GLV gelingen wird, das heißt, dass die erforderlichen Hauptversammlungsbeschlüsse beider Unternehmen zur Verschmelzung noch in 2011 gefasst werden, von bisher 70 Prozent auf 50 Prozent.

Kommt es zu wesentlichen Verzögerungen des Verschmelzungsprozesses gegenüber dem Zeitplan der GLV, sinkt nach Einschätzung des Vorstands der Porsche SE auch die Wahrscheinlichkeit eines Gelingens der Verschmelzung insgesamt.

Der Vorstand der Porsche SE geht dennoch davon aus, dass ein erfolgreicher Abschluss der Prüfungen so rechtzeitig möglich ist, dass die Verschmelzung, gegebenenfalls auch noch nach 2011, gelingen kann.

Stuttgart, den 28. Februar 2011

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Das Rumpfgeschäftsjahr 2010 verlief für Porsche auf den internationalen Absatzmärkten überaus erfolgreich: In allen Regionen wurden zweistellige Wachstumsraten gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum verzeichnet. Insgesamt übertrafen die Auslieferungen mit 41.749 Einheiten den vergleichbaren Vorjahreswert um 37 Prozent. Dabei verteilen sich die Kundenauslieferungen nahezu gleichmäßig auf die drei großen Regionen Amerika, Europa und Asien.

Ein wesentlicher Treiber für die positive Entwicklung war der neue Cayenne. Mit seinem attraktiven, dynamisch sportlichen Design und einem deutlich reduzierten Verbrauch weckte die neue Generation des sportlichen Geländewagens das Interesse der Kunden. So konnten vom 1. August bis zum 31. Dezember 2010 bereits 20.914 Cayenne ausgeliefert werden. Das waren 59 Prozent mehr als in dem entsprechenden Zeitraum des Jahres zuvor. Auch der Panamera legte im Vorjahresvergleich kräftig zu: 9.900 Auslieferungen bedeuteten eine Steigerung von 82 Prozent. Eine Ursache des Wachstumssprungs liegt darin, dass der Panamera seit Mai 2010 auch mit dem besonders effizienten 6-Zylindermotor mit Benzindirekteinspritzung erhältlich ist.

Innerhalb der Baureihe 911 sorgten der auf 500 Einheiten limitierte 911 GT2 RS, der auf 356 Einheiten begrenzte 911 Speedster und der neue 911

Carrera GTS für Schlagzeilen. Die beiden limitierten Serien waren in kürzester Zeit ausverkauft. Insgesamt lieferte Porsche im Rumpfgeschäftsjahr 6.865 Einheiten der Baureihe 911 aus. Die Boxster-Baureihe, zu der die Cayman-Modelle gehören, erreichte im Berichtszeitraum 4.070 Auslieferungen.

Amerika

USA: Großer Erfolg in schwierigem Marktumfeld

In der zweiten Hälfte des Jahres 2010 haben sich die US-amerikanische Wirtschaft und insbesondere der Automobilmarkt in den USA weiter erholt. Porsche konnte von dieser Entwicklung profitieren und die Auslieferungen gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 37 Prozent auf 11.633 Einheiten steigern. Der Panamera setzte mit 3.427 (Vorjahreszeitraum 1.247) verkauften Einheiten seine positive Entwicklung fort. Hierzu trugen insbesondere die in Nordamerika im Juni 2010 eingeführten 6-Zylindermodelle bei. Die Einführung der neuen Cayenne-Generation führte zu einem sehr deutlichen Anstieg der Auslieferungen dieser Baureihe um 69 Prozent auf 4.828 (Vorjahreszeitraum 2.855) Einheiten. Die Sportwagenverkäufe gingen in einem weiterhin schrumpfenden Marktsegment insgesamt auf 3.378 (Vorjahreszeitraum 4.391) Fahrzeuge zurück.



Kanada: Es geht weiter aufwärts

Mit 816 Kundenauslieferungen konnte Porsche in Kanada den vergleichbaren Vorjahreswert von 603 Einheiten um 35 Prozent übertreffen. Beim Cayenne betrug die Steigerungsrate sogar 62 Prozent auf 465 Fahrzeuge. Auf den Panamera entfielen auch dank der neu angebotenen 6-Zylindermodelle 147 Auslieferungen. Die Sportwagen erreichten insgesamt 204 Einheiten, davon entfielen 142 Fahrzeuge auf den 911 und 62 Einheiten auf die Mittelmotorsportwagen.

Lateinamerika: Eine Erfolgsgeschichte

Im zehnten Jahr nach ihrer Gründung konnte Porsche Latin America, die Händler in 25 Ländern Mittel- und Lateinamerikas betreut, ihre Erfolgsgeschichte weiter schreiben. Die Auslieferungen im Rumpfgeschäftsjahr 2010 lagen mit 1.266 Einheiten um 38 Prozent über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Erfolgreichste Baureihe war der Cayenne mit 844 Auslieferungen gefolgt vom Panamera mit 113 Einheiten. Während der 911 auf 142 Fahrzeuge zulegen konnte, konnten von den Mittelmotorsportwagen 167 Einheiten

an Kunden ausgeliefert werden. Brasilien, der Wachstumsmotor der Region, bleibt größter Einzelmarkt, gefolgt von Mexiko, Puerto Rico und Chile.

Europa

Deutschland: Auf der Überholspur

Mit 5.268 ausgelieferten Fahrzeugen konnte Porsche in Deutschland im Rumpfgeschäftsjahr 2010 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 33 Prozent wachsen. Noch deutlicher wird die Erfolgsgeschichte durch einen Blick auf den Auftragsbestand: Die Monate von August bis Dezember 2010 wiesen fünf Mal in Folge jeweils Rekordauftragseingänge aus, wodurch sich der Auftragsbestand zum Ende des Rumpfgeschäftsjahres gegenüber dem Wert von zwölf Monaten zuvor verdreifacht hatte. Im Berichtszeitraum erreichte der neue Cayenne 2.788 Auslieferungen, das war im Vorjahresvergleich ein Zuwachs von 140 Prozent. Der Panamera erzielte 741 Auslieferungen im Rumpfgeschäftsjahr. Die Sportwagen konnten ihre starke Marktposition jeweils behaupten. So belegte

der 911 mit einem Segmentanteil von über 50 Prozent die Spitzenposition. Bei den Auslieferungen erreichte die Baureihe 911 im Berichtszeitraum 1.297 Einheiten, Boxster und Cayman kamen im Rumpfgeschäftsjahr 2010 insgesamt auf 442 Fahrzeuge.

Großbritannien: Sportwagen weiter gefragt

Zu den Markterfolgen von Porsche in Großbritannien haben die zahlreichen Fahraktivitäten am Porsche Experience Centre in Silverstone, die im Jahr 2010 mit rund 12.000 Besuchern einen neuen Rekordwert erreichten, sicher beigetragen. So konnte Porsche im Rumpfgeschäftsjahr 2010 den hohen Marktanteil bei Sportwagen weiter ausbauen. Bei den Auslieferungen behauptete der 911 mit 729 Einheiten das Vorjahresniveau (721 Einheiten), Boxster und Cayman lagen mit 529 Einheiten leicht darunter (545 Einheiten). Der Panamera festigte mit 244 (Vorjahreszeitraum 284) Einheiten seinen Marktanteil von knapp zehn Prozent. Begeistert aufgenommen wurde der neue Cayenne: Mit 1.087 (Vorjahreszeitraum 400) verkauften Einheiten verdreifachten sich die Auslieferungen nahezu. Insgesamt stieg die Anzahl der an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge um 33 Prozent auf 2.589 Einheiten.

Italien: Wachstum in instabilem Umfeld

In einem wirtschaftlich weiterhin instabilen Marktumfeld konnte Porsche mit 1.276 ausgelieferten Fahrzeugen den vergleichbaren Vorjahreswert um 30 Prozent steigern. Das Gros der Auslieferungen entfiel auf die Baureihen Cayenne (791 Einheiten) und Panamera (162 Einheiten). Dagegen lagen die Sportwagen, wie das gesamte Sportwagensegment, mit insgesamt 323 Auslieferungen um 23 Prozent unter den Vorjahreswerten. Erfreulich ist innerhalb der Baureihe 911 der hohe Anteil von 32 Prozent an ausgelieferten Turbo- und GT-Modellen.

Frankreich: Ein starker Auftritt

Die Entwicklung in Frankreich gestaltet sich für Porsche weiterhin ausgesprochen positiv. Im Rumpfgeschäftsjahr 2010 stiegen die Auslieferungen

insgesamt um 61 Prozent auf 1.378 Fahrzeuge. Davon entfielen 854 (Vorjahreszeitraum 267) Einheiten auf den neuen Cayenne und 191 (Vorjahreszeitraum 234) Einheiten auf den Panamera. Die Sportwagen konnten mit insgesamt 333 Kundenauslieferungen das Vorjahresniveau halten.

Spanien und Portugal: Zugpferd Cayenne

Obwohl sich die beiden Länder aufgrund der signifikanten Staatsschulden wirtschaftlich schwierigen Zeiten ausgesetzt sehen, konnte Porsche dort seine Auslieferungen steigern. Mit 791 Fahrzeugen wurde das Vorjahresniveau (539 Einheiten) um 47 Prozent übertroffen. Der Blick auf die einzelnen Baureihen zeigt die Führungsrolle des Cayenne mit 523 (Vorjahreszeitraum 262) Einheiten. Der Panamera erreichte 126 (128) Fahrzeuge. Von den Sportwagen kam der 911 auf 88 (90) Einheiten, Boxster und Cayman verbuchten insgesamt 54 (59) Auslieferungen.

Schweiz und Österreich: Weiteres Wachstum

Trotz des starken Schweizer Frankens konnte Porsche in der Schweiz mit 612 Einheiten 21 Prozent mehr Fahrzeuge an Kunden ausliefern als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Auch hier ist der Cayenne besonders begehrt: 368 Einheiten entfielen auf die neue Generation des sportlichen Geländewagens. In Österreich konnte der dortige Importeur insgesamt 297 Fahrzeuge ausliefern und somit den Vorjahreswert (189 Fahrzeuge) um 57 Prozent steigern. Dabei legte der neue Cayenne mit 196 Fahrzeugen allein um 149 Einheiten zu. Der 911 übertraf mit 58 Auslieferungen das Vorjahresergebnis um 23 Prozent.

Belgien/Niederlande/Luxemburg: Erfolgskurs

Im Jahr seines 60-jährigen Bestehens konnte der belgische Importeur D'leteren seinen Erfolgskurs halten. Mit 405 (Vorjahreszeitraum 320) Einheiten schraubte er im Rumpfgeschäftsjahr 2010 die Anzahl der Auslieferungen um 27 Prozent nach oben. Hiervon entfielen 237 Exemplare auf den neuen Cayenne und 68 Einheiten auf den Panamera. In den besonders

umweltbewussten Niederlanden erreichte der neue, verbrauchsreduzierte Cayenne 177 Auslieferungen. Unter dem Strich kletterten die Verkäufe dort um 53 Prozent auf 281 (Vorjahreszeitraum 184) Fahrzeuge. Auch in Luxemburg wies Porsche mit einer Steigerung um 32 Prozent auf 74 ausgelieferte Fahrzeuge wieder ein erfreuliches Ergebnis aus. Wachstumstreiber war hier ebenfalls der neue Cayenne mit 42 Auslieferungen.

Nordeuropa: Ein bedeutender Markt

Dank einer spürbaren Konjunkturerholung und dem Ausbau des Händlernetzes legten die Kundenauslieferungen im Vorjahresvergleich um 76 Prozent auf 596 Fahrzeuge zu. Der Cayenne konnte mit 344 Neufahrzeugauslieferungen den Vorjahreswert mehr als verdreifachen; dabei war mit 214 Fahrzeugen der Cayenne Diesel das erfolgreichste Modell der Baureihe. Auf die Baureihe 911 entfielen 116 (Vorjahreszeitraum 88) Einheiten, davon 64 Einheiten auf die margenstarken Top-Modelle. Boxster und Cayman kamen insgesamt auf 21 verkaufte Fahrzeuge und konnten trotz nachlassendem Segmentinteresse stabil gehalten werden. Der Panamera bestätigte mit 115 ausgelieferten Fahrzeugen den erfolgreichen Vorjahreswert.

Süd-/Osteuropa: Heterogene Marktentwicklung

Während Länder wie Polen und die Türkei solide durch die Krise kamen, durchlebt beispielsweise Griechenland wirtschaftlich sehr schwierige Zeiten. In diesem heterogenen Marktumfeld konnte Porsche im Rumpfgeschäftsjahr 1.448 Fahrzeuge ausliefern, und damit 65 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Erwartungsgemäß stiegen die Verkäufe der Cayenne-Baureihe, die 974 (Vorjahreszeitraum 375) Einheiten erreichte, am stärksten. Gleichzeitig konnte Porsche die Vorjahreswerte des Panamera mit 291 Auslieferungen übertreffen, während 183 Sportwagen ausgeliefert wurden.

Russland: Ausbau des Händlernetzes

Porsche legte im Berichtszeitraum in Russland bei den Auslieferungen um 55 Prozent auf 751

Fahrzeuge zu. Stärkste Baureihe war erneut der Cayenne, dessen Verkäufe sich auf 643 Fahrzeuge nahezu verdoppelten (plus 98 Prozent). Vom Panamera wurden 84 Einheiten und von den Sportwagen insgesamt 24 Fahrzeuge ausgeliefert. Sofern das wirtschaftliche Umfeld es 2011 zulässt, sollen innerhalb eines Jahres sieben weitere Standorte erschlossen werden. Im Dezember 2010 deckten 16 Handelsbetriebe das Marktgebiet von Porsche Russland ab.

Mittlerer Osten und Afrika

Erneutes Wachstum

Porsche Middle East & Afrika konnte im Berichtszeitraum mit 3.231 ausgelieferten Fahrzeugen den vergleichbaren Vorjahreswert (2.665 Einheiten) um 21 Prozent steigern. Der Generationswechsel der Cayenne-Baureihe wurde erfolgreich vollzogen. Mit 1.978 (Vorjahreszeitraum 1.400) Auslieferungen wurde eine viel versprechende Basis für den Verkauf des neuen Cayenne gelegt. Der Panamera hat sich mit 747 ausgelieferten Fahrzeugen und der Einführung der 6-Zylindermodelle (368 Auslieferungen) etabliert. Im Sportwagenbereich konnte der 911 mit 309 Einheiten seinen sehr hohen Marktanteil behaupten. Der Fokus für weiteres Wachstum liegt nach wie vor auf den Regionen Afrika und Indien. Insgesamt werden von Dubai aus 19 Importeure betreut.

Australien/Neuseeland

Fortsetzung der Erfolgsstory

Porsche Cars Australia steigerte die Auslieferungen im Rumpfgeschäftsjahr 2010 um 60 Prozent auf 645 Fahrzeuge. Vom 911 wurden mit 108 Fahrzeugen deutlich mehr ausgeliefert als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum (64 Einheiten). Besonderen Anteil an diesem Wachstum hatten 49 Auslieferungen von Turbo- und GT Modellen. Auch vom Boxster und Cayman wurden mit insgesamt 101 Modellen deutlich mehr Fahrzeuge an Kunden übergeben als ein Jahr zuvor (66 Einheiten). Mit starken Zuwachsraten (plus

75 Prozent) konnte auch der Cayenne Marktanteile erobern: 394 sportliche Geländewagen wurden in Australien und Neuseeland ausgeliefert (Vorjahr: 225). Der Panamera erreicht mit 42 Kundenauslieferungen das Vorjahresniveau.

Asien

Japan: Erfolgreich mit allen Baureihen

Porsche Japan steigerte im Berichtszeitraum die Anzahl der Kundenauslieferungen auf 1.016 Einheiten (Vorjahreszeitraum 805). Dieses Wachstum wurde vor allem durch die Sportwagenmodelle erreicht. Der 911 konnte in einem leicht rückläufigen Marktsegment seine Position weiter ausbauen und die Anzahl der Kundenauslieferungen um 60 Prozent auf 269 (Vorjahreszeitraum: 168) erhöhen. Auch das Marktsegment der Boxster- und Cayman-Modelle schrumpfte weiter, die attraktiven Mittelmotorsportwagen konnten sich jedoch erfolgreich gegen diesen Trend stemmen. Die Anzahl der Auslieferungen stieg auf 235 (Vorjahreszeitraum 225) Einheiten. Der neue Cayenne erreichte 290 Einheiten und der Panamera 222 Auslieferungen.

China: Größter Wachstumsmarkt

China ist inzwischen der zweitgrößte Absatzmarkt von Porsche. Auch im Rumpfgeschäftsjahr 2010 fuhr Porsche China mit 6.240 (Vorjahreszeitraum 4.709) Auslieferungen auf Wachstumskurs (plus 33 Prozent). Die neue Cayenne-Generation erfreute sich besonderer Beliebtheit: 2.563 Fahrzeuge wurden ausgeliefert. Auch die Panamera Baureihe hat sich weiter auf dem Markt etabliert (2.690 Neufahrzeugauslieferung). Vor allem die 6-Zylindermodelle weckten mit 2.178 Auslieferungen das Kundeninteresse. Im 911-Segment konnte Porsche mit 325 Fahrzeugen seinen Marktanteil weiter ausbauen. Boxster und Cayman verdoppelten mit 662 Auslieferungen die Verkäufe (Vorjahreszeitraum 312 Einheiten). Das Händlernetz wird kontinuierlich ausgebaut und soll von 33 Händlern zum Ende des Rumpfgeschäftsjahres bis Ende 2011 auf 43 Händler wachsen. Zuletzt wurden

die beiden Porsche Zentren in Chengdu Airport und Taiyuan neu eröffnet. Außerdem nahm Porsche im September 2010 in Shanghai den ersten konzerninternen Händler in Betrieb.

Asien-Pazifik

Aufstrebender Wirtschaftsraum

Die Region Asien Pazifik hat weiter an Bedeutung gewonnen. Im Rumpfgeschäftsjahr 2010 wurden 1.127 Fahrzeuge in der Region an Kunden ausgeliefert (Vorjahreszeitraum 522 Einheiten). Besonders erfolgreich verlief mit 527 Auslieferungen der Verkaufstart des neuen Cayenne. Vor allem die Varianten Diesel und Hybrid stießen bei den Kunden auf großes Interesse. Der Panamera hat sich mit 331 ausgelieferten Fahrzeugen weiter auf dem Markt etabliert. Vor allem die 6-Zylindermodelle wurden mit 215 ausgelieferten Fahrzeugen sehr gut angenommen. Im Berichtszeitraum war Porsche in 12 Ländern mit 19 Händlern vertreten. Der Ausbau des Händlernetzes in Malaysia (Kuala Lumpur) und Vietnam (Hanoi) schreitet wie geplant voran.

Fahrzeugauslieferungen des Volkswagen Konzerns weltweit

Mit seinen neun Marken ist der Volkswagen Konzern weltweit auf allen relevanten Automobilmärkten präsent. Zu den Hauptabsatzmärkten gehören aktuell die Region Westeuropa sowie China, Brasilien, USA, Russland und Mexiko. Im 2. Halbjahr 2010 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 3.590.050 Fahrzeuge an Kunden aus. Die Auslieferungszahlen waren in allen sechs Monaten des Berichtszeitraums höher als in den jeweiligen Vorjahresmonaten, in denen der Absatz von den Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise zum Teil beeinträchtigt gewesen war.

Die Nachfrage nach Fahrzeugen der Marke Volkswagen Pkw betrug im 2. Halbjahr 2.239.094 Einheiten. Bei Audi waren es 537.472 Fahrzeuge im Berichtszeitraum. An Kunden der Marke Skoda wurden im 2. Halbjahr 383.853 Einheiten ausgeliefert.

Die Marke SEAT schlug mit 157.669 Auslieferungen zu Buche. Die Nachfrage nach Bentley- Fahrzeugen betrug im Berichtszeitraum 2.628 Einheiten. Die Marke VW Nutzfahrzeuge verzeichnete im Berichtszeitraum 233.296 ausgelieferte Einheiten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa betrug die Anzahl der Auslieferungen an Kunden im Berichtszeitraum 1.350.422 Fahrzeuge. Einer besonders hohen Nachfrage in 2010 erfreuten sich die Modelle Polo, Tiguan und SEAT Leon. Auch die neuen Modelle der Audi A4 allroad quattro, Audi A5 Sportback, Škoda Yeti, Škoda Superb Combi und SEAT Exeo ST waren sehr gefragt. In Zentral- und Osteuropa konnte Volkswagen 230.316 Automobile ausliefern. Allein auf den russischen Pkw-Markt entfielen 77.267 Fahrzeuge. In Zentral- und Osteuropa waren im Jahr 2010 insbesondere die Modelle Polo, Golf, Tiguan, Audi A6, Audi Q5, Škoda Octavia und SEAT Leon gefragt. Die neuen Modelle Audi A5 Sportback und Škoda Yeti waren bei den Kunden in dieser Region ebenfalls sehr beliebt. Die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns in Südafrika erreichten 36.299 Fahrzeuge. Besonders begehrt waren in 2010 Einstiegsmodelle.

Auslieferungen in Deutschland

Auf dem deutschen Pkw-Markt lag die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr bei 505.652 Fahrzeugen. In 2010 verstärkt nachgefragt waren die Modelle Audi Q5 und SEAT Altea XL. Auch die neuen Modelle Touareg, Audi A4 allroad quattro, Audi A5 Sportback, Audi A8, Škoda Yeti, Škoda Superb Combi und SEAT Exeo ST wurden verstärkt nachgefragt. Zum Ende des Jahres 2010 standen in der Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes fünf Konzernmodelle an der Spitze ihres jeweiligen Segments: Polo, Golf, Touran, Tiguan und der Multivan/Transporter. Der Golf führte weiterhin unangefochten die Liste der in Deutschland am häufigsten zugelassenen Pkw an.

Auslieferungen in Nordamerika

In den USA lieferte der Volkswagen Konzern im 2. Halbjahr 2010 insgesamt 184.964 Fahrzeuge aus. Die Modelle New Beetle, Golf, Tiguan, Passat CC, Audi A3, Audi A6, Audi A5 Coupé und Audi Q5 waren in 2010 besonders beliebt. In Kanada wurden im 2. Halbjahr 29.425 Einheiten ausgeliefert. Besonders gefragt waren im Jahr 2010 hier die Modelle Golf, Tiguan, Audi A4 und Audi Q5. Auf dem mexikanischen Pkw-Markt lieferte der Volkswagen Konzern 71.650 Fahrzeuge aus. Zu den Modellen mit den größten Steigerungsraten gehörten Tiguan, Jetta, Audi A4 und SEAT Ibiza.

Auslieferungen in Südamerika

In Südamerika betrug die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns 487.854 Fahrzeuge. In Brasilien, wo in 2010 die Modelle Fox und Saveiro besonders begehrt waren, erreichten die Auslieferungen 394.393 Fahrzeuge. Die Auslieferungszahlen enthalten auch die leichten Nutzfahrzeuge Saveiro und T2. In Argentinien lagen die Auslieferungen bei 68.164 Einheiten. Verstärkt nachgefragt wurden im Jahr 2010 die Modelle Fox MPV, Voyage und Jetta.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lieferte der Volkswagen Konzern 1.092.379 Fahrzeuge aus. Allein auf den chinesischen Markt entfielen 973.920 Einheiten. Zu diesem Ergebnis trugen in 2010 nahezu alle Modelle bei. In Japan wurden 30.113 Fahrzeuge ausgeliefert. Die Modelle Polo, Golf und Audi A3 waren in 2010 besonders gefragt. In Indien erreichte die Anzahl der Auslieferungen 36.119 Fahrzeuge. Wesentlichen Anteil daran hatte der 2010 im Markt eingeführte Polo.

Auslieferungen Nutzfahrzeuge

Die Marke Scania lieferte 35.391 Lkw und Busse an Kunden, davon entfielen 10.535 Einheiten auf Südamerika. Vor allem in Brasilien, Argentinien und auf den Märkten der Regionen Asien-Pazifik und Nahost waren schwere Nutzfahrzeuge gefragt.

3



Carrera GT

Konzernabschluss





Porsche SE Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
vom 1. August 2010 bis 31. Dezember 2010

Mio. €	Anhang	RGJ 2010	2009/10
Sonstige betriebliche Erträge	[1]	269	709
Personalaufwand	[2]	- 11	- 17
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	[11], [12], [14]	0	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[3]	- 590	- 956
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[4]	1.075	6.792
Ergebnis vor Finanzergebnis		743	6.528
Finanzierungsaufwendungen	[5]	- 185	- 800
Finanzerträge	[6]	81	127
Finanzergebnis		- 104	- 673
Ergebnis vor Steuern		639	5.855
Ertragsteuern	[7]	647	- 114
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten		1.286	5.741
Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		0	- 6.195
Ergebnis nach Steuern		1.286	- 454
davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE		1.275	- 379
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	[8]	11	39
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Andere	[8]	0	- 114
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (unverwässert)	[9]	7,28	32,67
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (unverwässert)	[9]	7,29	32,68
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (verwässert)	[9]	7,28	32,67
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (verwässert)	[9]	7,29	32,68
Ergebnis je Stammaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	[9]	0,00	- 34,84
Ergebnis je Vorzugsaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	[9]	0,00	- 34,84

Porsche SE Konzern-Gesamtergebnisrechnung
vom 1. August 2010 bis 31. Dezember 2010

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Ergebnis nach Steuern	1.286	-454
Marktbewertung Wertpapiere	0	-23
Cashflow Hedges	0	362
Währungsumrechnung	0	-307
Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	758	306
Latente Steuern	0	-76
Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge	758	262
davon aus fortgeführten Tätigkeiten	758	301
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	0	-39
Gesamtergebnis	2.044	-192
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	2.033	-485
nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	11	39
nicht beherrschende Anteilseigner – Andere	0	254

Porsche SE Konzernbilanz zum 31. Dezember 2010

Mio. €	Anhang	31.12.2010	31.7.2010
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	[11]	0	0
Sachanlagen	[12]	0	0
At Equity bewertete Anteile	[13]	24.258	22.707
Übrige Finanzanlagen	[13]	0	0
Vermietete Vermögenswerte	[14]	0	0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	[14]	0	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[15]	4.475	4.319
Aktive Latente Steuern	[7]	0	0
Langfristige Vermögenswerte		28.733	27.026
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[15]	25	14
Ertragsteuerforderungen	[16]	286	214
Flüssige Mittel	[17]	622	898
Kurzfristige Vermögenswerte		933	1.126
		29.666	28.152
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[18]	175	175
Kapitalrücklage	[18]	122	122
Gewinnrücklagen	[18]	16.572	14.555
Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilseignern	[18]	16.869	14.852
Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	[18]	345	345
Nicht beherrschende Anteilseigner – Andere	[18]	0	0
Eigenkapital		17.214	15.197
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[19]	7	7
Sonstige Rückstellungen	[20]	17	83
Passive Latente Steuern	[7]	0	0
Finanzschulden	[22]	3.880	5.864
Sonstige Verbindlichkeiten	[23]	1.088	540
Langfristige Schulden		4.992	6.494
Ertragsteuerrückstellungen	[20]	148	1.398
Sonstige Rückstellungen	[20]	75	62
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[21]	33	6
Finanzschulden	[22]	6.964	4.961
Ertragsteuerverbindlichkeiten	[16]	235	0
Sonstige Verbindlichkeiten	[23]	5	34
Kurzfristige Schulden		7.460	6.461
		29.666	28.152

Porsche SE Konzern-Kapitalflussrechnung
vom 1. August 2010 bis 31. Dezember 2010

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
1. laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	1.286	-454
Abschreibungen	0	4.642
Veränderungen der Pensionsrückstellungen	0	83
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	-53	715
Tatsächliche Ertragsteuern	-647	670
Veränderung der Latenten Steuern	0	-339
Gezahlte Ertragsteuern	-370	-313
Erhaltene Ertragsteuern	7	393
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	0	10
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Aktienoptionen	-92	16
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge aus der Marktbewertung von Aktienoptionen	0	-11
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-667	-1.085
Erhaltene Dividenden aus at Equity bewerteten Anteilen	198	240
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	0	-1.107
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	0	-326
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	-8	886
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (ohne Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen)	21	765
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	-325	4.785
2. Investitionsbereich		
Einzahlungen aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	0	132
Einzahlungen aus der Entkonsolidierung von Tochterunternehmen abzüglich abgegangener Finanzmittelbestände	0	-23.244
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	0	-3.636
Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen abzüglich erworbener Finanzmittelbestände	0	-3
Veränderung von Aktienoptionen	122	733
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit vor Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingelder	122	-26.018
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingelder	100	273
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit	222	-25.745

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
3. Finanzierungsbereich		
Ausschüttungen an Aktionäre der Porsche SE	- 17	- 8
Ausschüttungen an nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	- 11	- 39
Kapitaltransaktionen mit nicht beherrschenden Anteilseignern	0	3
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	0	- 10.857
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen	0	- 3.616
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	0	8.196
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	0	1.893
Einzahlungen aus Sonstigen Finanzschulden	0	3.928
Auszahlungen aus Sonstigen Finanzschulden	0	- 7
Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 28	- 507
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	- 131	- 21.467
Wechselkursbedingte Wertänderung des Finanzmittelbestandes	0	- 21
Finanzmittelbestand am 31.7.2010 bzw. 31.7.2009	537	22.025
Finanzmittelbestand am 31.12.2010 bzw. 31.7.2010	406	537
Darstellung Bruttoliquidität		
Flüssige Mittel	622	898
Bruttoliquidität	622	898

Anhangangabe [10] enthält weitere Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung.

Porsche SE Konzern-Eigenkapitalspiegel
vom 1. August 2010 bis 31. Dezember 2010

Mio. €	Gezeichnetes Kapital		Kapitalrücklage		Angesammelte Gewinne		Marktbewertung Wertpapiere	
Stand am 31.7.2009		175		122		11.133		17
Ergebnis nach Steuern						- 379		
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge vor Steuern						0		- 24
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen						0		7
Gesamtergebnis der Periode		0		0		- 379		- 17
Dividendenzahlung ¹						- 8		
Effekte aus Entkonsolidierungen						3.499		
Übrige Veränderungen						9		
Stand am 31.7.2010		175		122		14.254		0
Ergebnis nach Steuern						1.275		
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge nach Steuern								
Gesamtergebnis der Periode		0		0		1.275		0
Dividendenzahlung ²						- 17		
Übrige Veränderungen						1		
Stand am 31.12.2010		175		122		15.513		0

¹ Ausschüttung einer Dividende von 0,044 € je Stammaktie; insgesamt 3.850.000 €
Ausschüttung einer Dividende von 0,05 € je Vorzugsaktie; insgesamt 4.375.000 €

² Ausschüttung einer Dividende von 0,094 € je Stammaktie; insgesamt 8.225.000 €
Ausschüttung einer Dividende von 0,10 € je Vorzugsaktie; insgesamt 8.750.000 €

³ nach Steuern

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [18] erläutert.

Gewinnrücklagen				Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilseigner	Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapital- geber	Nicht beherrschende Anteilseigner – Andere	Eigenkapital
Kumuliertes übriges Eigenkapital							
Cashflow Hedges	Währungs- umrechnung	At Equity bewertete Anteile	Neubewertungs- rücklage				
243	143	4	3.508	15.345	1.173	31.961	48.479
				- 379	39	- 114	- 454
- 356	- 143	297 ³		- 226		564	338
113				120		- 196	- 76
- 243	- 143	297	0	- 485	39	254	- 192
				- 8	- 39		- 47
			- 3.508	- 9	- 825	- 32.187	- 33.021
				9	- 3	- 28	- 22
0	0	301	0	14.852	345	0	15.197
				1.275	11		1.286
		758		758			758
0	0	758	0	2.033	11	0	2.044
				- 17	- 11		- 28
				1			1
0	0	1.059	0	16.869	345	0	17.214

Porsche SE Konzernanhang zum 31. Dezember 2010

Grundlagen und Methoden

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“) ist eine Europäische Aktiengesellschaft mit Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Stuttgart unter der Registernummer HRB 724512 eingetragen. Der Unternehmensgegenstand der Porsche SE ist die Leitung von Unternehmen oder die Verwaltung von Beteiligungen an Unternehmen, die insbesondere in folgenden Geschäftsfeldern tätig sind: Entwicklung, Konstruktion, Herstellung und Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und anderen technischen Erzeugnissen sowie von Teilen und Baugruppen für die genannten Produkte. Die Gesellschaft ist berechtigt, alle Geschäfte vorzunehmen und alle Maßnahmen zu ergreifen, die mit dem Zweck des Unternehmens zusammenhängen oder ihm unmittelbar oder mittelbar förderlich erscheinen. Hierzu gehören auch Finanzdienstleistungen.

Der Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2010 wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Es werden die am Abschlussstichtag anzuwendenden Standards des International Accounting Standards Board (IASB), London, sowie die für das Geschäftsjahr gültigen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) berücksichtigt. Die Anforderungen der angewandten Standards und Interpretationen wurden vollständig erfüllt. Der Abschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows des Porsche SE Konzerns (Porsche SE und ihre Tochterunternehmen).

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

Das Geschäftsjahr des Porsche SE Konzerns umfasste in der Vergangenheit den Zeitraum vom 1. August eines Jahres bis zum 31. Juli des Folgejahres. Im Hinblick auf die Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit dem Volkswagen Konzern (Volkswagen AG, Wolfsburg, und ihre Tochterunternehmen) hat die Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Januar 2010 beschlossen, das 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 („RGJ“) gebildet.

Im vorliegenden Konzernabschluss wird als Berichtsperiode das RGJ 2010 mit einem Zeitraum von fünf Monaten dargestellt; das Geschäftsjahr 2009/10 als Vergleichsperiode umfasst hingegen einen Zeitraum von zwölf Monaten. Aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume der Berichts- und der Vergleichsperiode sind die dargestellten Beträge nicht vollständig vergleichbar.

Die Konzernwährung lautet auf Euro. Die Angaben im Anhang erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. €).

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss war in der Vergleichsperiode wesentlich durch die Entkonsolidierung von aufgegebenen Geschäftsbereichen beeinflusst. Auf die Erläuterungen im Abschnitt „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen.

Seit der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns (Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und ihre Tochterunternehmen) und des Volkswagen Konzerns beschränkt sich die Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns (Porsche SE und ihre Tochterunternehmen) auf das Halten und Verwalten von Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und an der Volkswagen AG. Die Beteiligungen als separate Vermögenswerte erfüllen nicht die Definition von Geschäftssegmenten, so dass eine Segmentberichterstattung nach den Vorgaben von IFRS 8 nicht erforderlich ist.

Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der Porsche SE wurden durch Beschluss vom 28. Februar 2011 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Porsche SE sind alle wesentlichen Unternehmen im Wege der Vollkonsolidierung einbezogen, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen und hieraus Nutzen zu ziehen („Control“-Verhältnis). Zu dem Zeitpunkt, zu dem die Möglichkeit der Beherrschung erlangt wird, erfolgt die erstmalige Einbeziehung im Wege der Vollkonsolidierung. Sie endet, wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr gegeben ist. Für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage einzeln und insgesamt nicht wesentliche Unternehmen, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen und hieraus Nutzen zu ziehen, werden mit ihren Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder die die Porsche SE gemeinsam mit anderen Unternehmen führt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode („at Equity“) bilanziert.

Zu den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen gehören auch Gesellschaften, bei denen der Porsche SE Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nicht ohne die Zustimmung der anderen Gesellschaft getroffen werden können bzw. aus sonstigen Gründen keine Kontrolle im Sinne der IFRS gegeben ist.

Die Anzahl der zum Bilanzstichtag in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen Gesellschaften ergibt sich aus folgender Tabelle:

	31.12.2010	31.7.2010
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen		
Inland	1	1
Ausland	1	1
Zu Anschaffungskosten geführte Tochterunternehmen		
Inland	1	1
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	2	2
	5	5

Konzernanteilsbesitzliste

	Kapitalanteil zum 31.12.2010	Eigenkapital	Ergebnis
	in %	T€	T€
Vollkonsolidierte Unternehmen			
Inland			
Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart	100,00	25	0 ¹
Ausland			
Porsche Holding Finance plc., Dublin, Irland	100,00	5.901	416
Zu Anschaffungskosten geführte Tochterunternehmen			
Porsche Erste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart	100,00	23	0
At Equity bilanzierte Gemeinschaftsunternehmen			
Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart	50,10	7.335.481	205.321
At Equity bilanzierte Assoziierte Unternehmen			
Volkswagen AG, Wolfsburg	32,19 ²	17.072.034	1.549.524

¹ nach Ergebnisabführung

² Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 50,74 %.

Der zum 31. Dezember 2010 aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht ist über das elektronische Unternehmensregister unter www.unternehmensregister.de abrufbar.

Auf die Offenlegung der Jahresabschlüsse der Porsche Erste Vermögensverwaltung GmbH sowie der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH wird unter Inanspruchnahme der Befreiungsregelungen des § 264 Abs. 3 HGB verzichtet.

Änderungen des Konsolidierungskreises in der Vergleichsperiode – Volkswagen Konzern

Die Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen („GLV“), die die Schritte zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns beschreibt, sieht als gemeinsame Zielsetzung die Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG im Laufe des Jahres 2011 vor, sofern dann die rechtlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Die GLV sieht unter anderem eine Änderung der Satzung der Volkswagen AG vor, die das Entsenderecht des Landes Niedersachsen für zwei Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG festschreibt, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Die Aktionäre der Volkswagen AG haben in der außerordentlichen Hauptversammlung am 3. Dezember 2009 die Aufnahme des Entsenderechts in die Satzung der Volkswagen AG beschlossen. Die Eintragung der Satzungsänderung in das Handelsregister erfolgte am 7. Dezember 2010.

Der Beschluss der Aufnahme des Entsenderechts stand einer weiteren Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen, da keine Beherrschung im Sinne der IFRS mehr gegeben ist. Folglich wurde der Volkswagen Konzern mit Wirkung zum 3. Dezember 2009 entkonsolidiert, obwohl die Porsche SE weiterhin 50,74 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG hält. Seit diesem Zeitpunkt wird die Beteiligung an der Volkswagen AG at Equity in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Für Tochterunternehmen bzw. assoziierte Unternehmen mit einem von dem des Mutterunternehmens abweichenden Stichtag sehen IAS 27.22f. (rev. 2008) bzw. IAS 28.24f. (rev. 2008) deren Einbeziehung in den Konzernabschluss ohne Erstellung eines separaten Zwischenabschlusses auf den Stichtag des Mutterunternehmens für den Fall vor, dass dessen Erstellung für das Tochterunternehmen bzw. assoziierte Unternehmen praktisch nicht durchführbar ist. Aufgrund eigener umfangreicher Abschlussarbeiten im Volkswagen Konzern für die Erstellung des Halbjahresfinanzberichts 2010 war die für eine externe Berichterstattung erforderliche Qualität der Datenbasis für den Monat Juli 2010 nicht verfügbar. Aus diesem Grunde erfolgte die Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE in der Vergleichsperiode wie folgt:

- für den Zeitraum der Vollkonsolidierung wurde der Volkswagen Konzern mit Werten vom 1. Juli 2009 bis zum 3. Dezember 2009 berücksichtigt und
- für den Zeitraum der Einbeziehung at Equity wurde der Volkswagen Konzern mit Werten vom Zeitpunkt der Entkonsolidierung bis zum 30. Juni 2010 berücksichtigt.

Änderungen des Konsolidierungskreises in der Vergleichsperiode – Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

Ferner sieht die GLV den Erwerb einer Beteiligung der Volkswagen AG an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) vor. Im Zuge von Umstrukturierungen wurde die Porsche Zwischenholding GmbH als Tochterunternehmen der Porsche SE, die 100 Prozent der Anteile an der (neuen) Porsche AG hält, etabliert. Das operative Porsche-Geschäft wurde in diese (neue) Porsche AG rechtlich überführt.

Die Volkswagen AG beteiligte sich am 7. Dezember 2009 im Wege einer Kapitalerhöhung mit 49,9% an der Porsche Zwischenholding GmbH. Die Porsche SE verlor aufgrund der in den Durchführungsverträgen und im Gesellschaftsvertrag der Porsche Zwischenholding GmbH festgelegten Regelungen trotz einer gegebenen Stimmrechtsmehrheit von 50,1% die alleinige Kontrolle im Sinne der IFRS über diese Gesellschaft. Die Porsche Zwischenholding GmbH stellt seit diesem Zeitpunkt ein Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE und der Volkswagen AG dar. Aus diesem Grunde wurde der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern zum 7. Dezember 2009 entkonsolidiert. Die Beteiligung der Porsche SE an der Porsche Zwischenholding GmbH wird seit der Entkonsolidierung ebenfalls at Equity bilanziert.

Auswirkungen der Änderungen des Konsolidierungskreises in der Vergleichsperiode

Sowohl der Volkswagen Konzern als auch der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern stellen aus Sicht der Porsche SE aufgegebenen Geschäftsbereiche dar, deren Aufwendungen und Erträge gemäß IFRS 5 in der Gewinn- und Verlustrechnung in eine separate Zeile mit der Bezeichnung „Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen“ umzugliedern waren.

Die Gewinn- und Verlustrechnung dieser Geschäftsbereiche stellte sich in der Vergleichsperiode vor Umgliederung in die aufgegebenen Geschäftsbereiche einschließlich der Effekte aus deren Entkonsolidierung wie folgt dar:

Mio. €	Aufgegebene Geschäftsbereiche 2009/10
Umsatzerlöse	46.349
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	1.314
Gesamtleistung	47.663
Sonstige betriebliche Erträge	5.138
Materialaufwand	– 26.489
Personalaufwand	– 7.128
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	– 4.642
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 13.649
Ergebnis vor Finanzergebnis	893
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	371
Finanzierungsaufwendungen	– 938
Übriges Finanzergebnis	571
Finanzergebnis	4
Laufendes Ergebnis vor Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	897
Ertragsteuern	– 217
Laufendes Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	680
Ergebnis vor und nach Steuern aus der Entkonsolidierung von Geschäftsbereichen	– 6.875
Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	– 6.195
davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	– 6.097
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	16
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Andere	– 114

Im laufenden Ergebnis vor Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen war in der Vergleichsperiode aufgrund der Entkonsolidierungen ein positiver Ergebniseffekt aus dem Abgang von direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen in Höhe von 1.223 Mio. € enthalten. Die darauf entfallenden Ertragsteuern beliefen sich in der Vergleichsperiode auf insgesamt -333 Mio. €.

Das Ergebnis nach Steuern aus der Entkonsolidierung von Geschäftsbereichen setzte sich in der Vergleichsperiode aus einem Aufwand in Höhe von 15.902 Mio. € aus der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns sowie einem Ertrag in Höhe von 9.027 Mio. € aus der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns zusammen. Beide Werte entsprechen dem Anteil des Verlusts bzw. Gewinns, der dem Ansatz der verbleibenden Beteiligungen an den ehemaligen Tochterunternehmen zum beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts in der Vergleichsperiode zuzurechnen war.

Die Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden, die in der Vergleichsperiode aufgrund der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche abgegeben wurden, stellen sich, gegliedert nach Hauptgruppen, wie folgt dar:

Mio. €	Buchwert
Immaterielle Vermögenswerte	32.635
Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	43.414
At Equity bewertete Anteile	8.361
Vorräte	16.128
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	61.849
Flüssige Mittel	24.696
Sonstige Vermögenswerte	34.230
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13.942
Sonstige Rückstellungen und Steuerrückstellungen	25.184
Finanzschulden	82.735
Sonstige Schulden	43.612

Als Gegenleistung für die abgehenden Vermögenswerte und Schulden wurden in der Vergleichsperiode die verbleibenden Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und an der Volkswagen AG mit deren beizulegenden Zeitwerten in Höhe von insgesamt 15.941 Mio. € erfasst.

Die aufgegebenen Geschäftsbereiche haben in der Vergleichsperiode die in der Kapitalflussrechnung dargestellten Mittelzu- bzw. -abflüsse wie folgt beeinflusst:

Mio. €	2009/10
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	4.607
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit (einschließlich abgehender Finanzmittelbestände)	-25.863
Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit	-17

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Die Volkswagen AG wird seit dem Zeitpunkt der Entkonsolidierung am 3. Dezember 2009 auf Basis von Konzernwerten als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen. Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2010 beträgt 15.861 Mio. € (31. Juli 2010: 10.891 Mio. €).

Aufgrund eigener umfangreicher Abschlussarbeiten im Volkswagen Konzern für die Erstellung des Halbjahresfinanzberichtes 2010 war die für eine externe Berichterstattung erforderliche Qualität der Datenbasis für den Monat Juli 2010 nicht verfügbar. Daher wurde der Volkswagen Konzern in der Vergleichsperiode in Anwendung der in IAS 27.22f. (rev. 2008) bzw. IAS 28.24 (rev. 2008) enthaltenen Regelungen mit einem Monat Zeitversatz in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Im Zuge der Geschäftsjahresumstellung der Porsche SE im RGJ 2010 wurde in der Berichtsperiode die Einbeziehung des Volkswagen Konzerns mit einem Monat Zeitversatz aufgehoben. Der Volkswagen Konzern ist daher im RGJ 2010 mit Werten für einen Zeitraum von sechs Monaten (1. Juli 2010 bis 31. Dezember 2010) in das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen einbezogen.

Der Porsche SE Konzern hatte darüber hinaus in der Vergleichsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der Volkswagen AG maßgeblichen Einfluss auf die MAN SE, München. Die Ergebnisbeiträge des MAN Konzerns (MAN SE und ihre Tochterunternehmen) sind in der Vergleichsperiode im Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen enthalten.

Aufgrund der Anteilsquote waren dem Porsche SE Konzern die nachfolgend dargestellten Konzernwerte der MAN SE und der Volkswagen AG zuzurechnen. Die MAN SE war dabei in der Vergleichsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns am 3. Dezember 2009 in den Umsatzerlösen und im Gewinn berücksichtigt. Die Volkswagen AG war in der Vergleichsperiode ab dem Zeitpunkt der Entkonsolidierung am 3. Dezember 2009 bis zum 30. Juni 2010 und in der Berichtsperiode für den Zeitraum vom 1. Juli bis 31. Dezember 2010 in den Umsatzerlösen und im Gewinn berücksichtigt:

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Langfristige Vermögenswerte	113.457	108.425
Kurzfristige Vermögenswerte	85.936	84.535
Langfristige Schulden	73.781	74.222
Kurzfristige Schulden	76.900	77.798
Umsatzerlöse	65.066	71.886
Gewinn	5.161	1.783

Die dargestellten Beträge beinhalten keine Effekte aus der für Zwecke der Bilanzierung at Equity durchgeführten Kaufpreisallokation.

Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen

Die Porsche Zwischenholding GmbH stellt seit dem Zeitpunkt der Entkonsolidierung am 7. Dezember 2009 ein wesentliches Gemeinschaftsunternehmen dar.

Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen des Porsche SE Konzerns waren in der Vergleichsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns die Beteiligungen an der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China („SVW“), an der FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd., Changchun, China („FAW“) und an der Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, als Holding der LeasePlan N.V., Amsterdam, Niederlande, („LeasePlan“). Die Ergebnisbeiträge dieser Beteiligungen sind in der Vergleichsperiode im Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen ausgewiesen. Die Gemeinschaftsunternehmen werden in den Angaben zur Vergleichsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns in den Erträgen und Aufwendungen berücksichtigt.

Aufgrund der Anteilsquote sind dem Porsche SE Konzern die nachfolgend zusammengefassten Werte an Gemeinschaftsunternehmen zuzurechnen (die Porsche Zwischenholding GmbH ist in der Vergleichsperiode in den Erträgen und Aufwendungen ab dem Zeitpunkt der Entkonsolidierung am 7. Dezember 2009 berücksichtigt):

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Langfristige Vermögenswerte	10.871	10.535
Kurzfristige Vermögenswerte	2.934	2.635
Langfristige Schulden	9.887	9.845
Kurzfristige Schulden	5.764	5.116
Erträge	4.499	13.599
Aufwendungen	4.120	12.447

Die dargestellten Beträge beinhalten keine Effekte aus der für Zwecke der Bilanzierung at Equity durchgeführten Kaufpreisallokation.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Porsche SE wendet IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ (rev. 2008) und IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ (rev. 2008) prospektiv seit Beginn der Vergleichsperiode an.

Die Abschlüsse sämtlicher Tochterunternehmen und at Equity bilanzierten Anteile werden in der Berichtsperiode einheitlich auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag der Porsche SE entspricht, aufgestellt. Sofern erforderlich, werden Anpassungen an konzerneinheitliche Rechnungslegungsmethoden vorgenommen.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 (rev. 2008) nach der Erwerbsmethode.

Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich nach IFRS 3 (rev. 2008) aus der Summe zum Erwerbszeitpunkt übertragenen Gegenleistung, bewertet mit deren beizulegendem Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen. Die nicht beherrschenden Anteile können dabei entweder zu ihrem beizulegenden Zeitwert oder zum entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettoreinvermögen des erworbenen Unternehmens bewertet werden. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses entstandene Kosten werden aufwandswirksam erfasst und stellen somit keinen Bestandteil der Anschaffungskosten dar.

Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der hieraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst.

Sofern die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbzeitpunkt bewerteten, erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden übersteigen, entsteht in Höhe des übersteigenden Betrags ein Geschäfts- oder Firmenwert. Unterschreiten hingegen die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbzeitpunkt bewerteten, erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden, wird der Differenzbetrag nach erfolgtem Reassessment in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile oder bei der Veräußerung von Anteilen nach Erstkonsolidierung ohne Verlust der Beherrschung an einem bereits voll konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen konsolidierten Unternehmen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus konzerninternen Verkäufen von Vermögenswerten, die noch nicht an Dritte weiterveräußert sind, werden eliminiert. Für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen werden Latente Steuern angesetzt. Darüber hinaus werden Bürgschaften und Garantien, die von der Porsche SE oder einer ihrer konsolidierten Tochterunternehmen zu Gunsten anderer konsolidierter Tochterunternehmen übernommen werden, eliminiert.

Wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr gegeben ist und das Mutterunternehmen weiterhin Anteile an dem bisherigen Tochterunternehmen hält, werden diese Anteile mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts erfasst. Bei Börsennotierung entspricht der beizulegende Zeitwert der Anteile zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts dem Produkt aus der Anzahl der weiterhin gehaltenen Anteile und dem Börsenkurs der Anteile zu diesem Zeitpunkt.

Bei der Entkonsolidierung eines bisherigen Tochterunternehmens wird die Differenz zwischen der erhaltenen Gegenleistung (bei Veräußerung) bzw. dem beizulegenden Zeitwert der verbleibenden Beteiligung (bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten) und dem abgehenden Nettoreinvermögen (einschließlich eines abgehenden, noch vorhandenen Geschäfts- oder Firmenwerts aus der Kapitalkonsolidierung) sowie dem abgehenden Buchwert der nicht beherrschenden Anteile zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts erfolgswirksam erfasst. Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge des bisherigen Tochterunternehmens für Fremdwährungseffekte, zur Veräußerung gehaltene Wertpapiere, Cashflow Hedges und at Equity bewertete

Anteile werden zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts ebenfalls erfolgswirksam ausgebucht. Eine gem. IFRS 3 (rev. 2004) gebildete Neubewertungsrücklage wird im Zeitpunkt der Entkonsolidierung hingegen nicht erfolgswirksam ausgebucht, sondern erfolgsneutral in die angesammelten Gewinne umgebucht.

Bilanzierung at Equity

Die at Equity bilanzierten Beteiligungen werden zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung at Equity bei erstmaligem Erwerb von Anteilen mit den Anschaffungskosten bzw. bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten von zuvor vollkonsolidierten Tochterunternehmen zum beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts angesetzt. Auf die Bilanzierung at Equity finden die Regelungen zur Vollkonsolidierung grundsätzlich entsprechende Anwendung. Ein sich ergebender Geschäfts- oder Firmenwert ist Bestandteil des Beteiligungsbuchwerts und wird weder planmäßig abgeschrieben noch einem separaten Wertminderungstest unterzogen. Ein entstandener passivischer Unterschiedsbetrag wird nach erfolgtem Reassessment zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung at Equity erfolgswirksam erfasst.

In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche SE Konzern entfallenden Veränderungen des Reinvermögens des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens fortgeschrieben. Der Anteil des Konzerns am Ergebnis nach Steuern und nicht beherrschenden Anteilen wird in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Position „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ erfasst. In dieser Position werden ebenfalls beteiligungsbuchwertmindernde Verwässerungseffekte im Falle einer unterproportionalen oder ausgebliebenen Teilnahme an einer auf Ebene der Beteiligung durchgeführten Kapitalerhöhung erfasst, die nicht zu einer Änderung des Status der Beteiligung als assoziiertes Unternehmen bzw. Gemeinschaftsunternehmen führt.

Änderungen von direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen auf Ebene des assoziierten Unternehmens bzw. Gemeinschaftsunternehmens werden in einer separaten Position innerhalb des Konzerneigenkapitals der Porsche SE erfasst. Erhaltene Ausschüttungen führen zu einer erfolgsneutralen Minderung des Beteiligungsbuchwerts.

Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern Indikatoren auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes gemäß IAS 39 vorliegen. Sofern der Buchwert der Beteiligung ihren, nach den Regelungen des IAS 36 ermittelten, erzielbaren Betrag übersteigt, wird in Höhe der Differenz ein Wertminderungsaufwand ergebniswirksam erfasst. Der Nutzungswert wird hierbei auf Basis von geschätzten, vom at Equity bilanzierten Unternehmen künftig erwirtschafteten Cashflows gem. IAS 28.33a ermittelt. Mindestens einmal jährlich wird geprüft, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Grund für eine zuvor vorgenommene Wertminderung nicht mehr besteht oder sich der Betrag der vorgenommenen Wertminderung vermindert hat. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag neu ermittelt und eine zuvor vorgenommene Wertminderung, die nicht mehr begründet ist, entsprechend rückgängig gemacht.

In der Berichtsperiode wurde sowohl für die Beteiligung an der Volkswagen AG als auch für die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Hierfür wurde für beide Beteiligungen ein Nutzungswert auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelt. Grundlage für die Ermittlung war die letzte vom Management der Beteiligungen verabschiedete Fünf-Jahresplanung. Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus

wurde eine Wachstumsrate von jeweils 1 % verwendet. Die nachhaltige EBIT-Marge wurde dabei vorsichtig und unter Berücksichtigung der innerhalb der letzten beiden Berichtsjahre erzielten EBIT-Margen bestimmt. Für die Diskontierung der Cashflows wurden die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten von 6,6 % bzw. 7,2 % (Vorjahr 6,5 % bzw. 7,3 %) herangezogen. Diese wurden für jede Beteiligung aus einer spezifischen Gruppe vergleichbarer Unternehmen (Peer Group) abgeleitet, die eine risikoadäquate Kapitalverzinsung für die jeweilige Geschäftstätigkeit widerspiegelt. Bei der Auswahl der beiden Peer Groups wurden sowohl die Besonderheiten der von VW verfolgten Mehr-Markenstrategie als auch die Besonderheiten des Sportwagengeschäfts des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns berücksichtigt.

Selbst ein isoliertes Absinken der nachhaltigen EBIT-Marge um 20 % oder eine Wachstumsrate von 0 % bzw. ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten von 20 % würde die Werthaltigkeit der beiden Beteiligungen nicht in Frage stellen.

Währungsumrechnung

In den Jahresabschlüssen der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden Fremdwährungsposten bei ihrem Zugang mit dem Anschaffungskurs bewertet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskurses in die funktionale Währung umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet wurden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig war. Kursgewinne und -verluste zum Bilanzstichtag werden ergebniswirksam erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anpassungen von Vermögenswerten und Schulden aus Unternehmenszusammenschlüssen an ihre beizulegenden Zeitwerte werden in den funktionalen Währungen der Tochterunternehmen geführt.

Die in Fremdwährung aufgestellten Abschlüsse der in den Konzern einbezogenen Tochterunternehmen werden gemäß IAS 21 in Euro umgerechnet. Die funktionale Währung der einbezogenen Gesellschaften entspricht dabei der Währung des primären Wirtschaftsumfelds, in dem das Unternehmen tätig ist.

Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs. Aus der Umrechnung von Abschlüssen resultierende Umrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral als gesonderter Posten im Eigenkapital erfasst. Bei Abgang wird dieser gesonderter Posten erfolgswirksam aufgelöst.

Die für die Umrechnung von Geschäftsvorfällen verwendeten Währungskurse werden nachfolgend dargestellt.

		Bilanz Stichtagskurs			
		Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ¹	VW Konzern ¹	Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ¹	VW Konzern
1 €=		31.12.2010	31.12.2010	31.7.2010	30.6.2010
Argentinien	ARS	N/A	5,3086	N/A	4,8171
Australien	AUD	1,3157	1,3136	1,4409	1,4403
Brasilien	BRL	2,2212	2,2177	2,2919	2,2082
China	CNY	8,8212	8,8220	N/A	8,3215
Großbritannien	GBP	0,8623	0,8608	0,8332	0,8175
Indien	INR	N/A	59,7580	N/A	56,9930
Japan	JPY	108,8600	108,6500	112,8300	108,7900
Kanada	CAD	1,3355	1,3322	1,3446	1,2890
Mexiko	MXN	16,5663	16,5475	16,4908	15,7363
Polen	PLN	N/A	3,9750	N/A	4,4170
Republik Korea	KRW	1.501,5100	1.499,0600	1.544,2950	1.499,5900
Russland	RUB	40,9449	40,8200	39,4500	38,2820
Schweden	SEK	8,9776	8,9655	9,4195	9,5259
Südafrika	ZAR	8,8753	8,8625	9,5276	9,3808
Tschechische Republik	CZK	25,0958	25,0610	24,7805	25,6910
USA	USD	1,3388	1,3362	1,3022	1,2271

¹ Einbeziehung at Equity

		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs			
		Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ¹	VW Konzern ¹	Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ¹	VW Konzern ¹
1 €=		RGJ 2010	RGJ 2010	2009/10	2009/10
Argentinien	ARS	N/A	5,242	N/A	5,1969
Australien	AUD	1,3900	1,4024	1,5539	1,5049
Brasilien	BRL	N/A	2,2821	N/A	2,4111
China	CNY	N/A	8,8933	N/A	9,1978
Großbritannien	GBP	0,8484	0,8465	0,8771	0,8743
Indien	INR	N/A	60,4644	N/A	61,8412
Japan	JPY	111,4699	111,4154	125,5777	122,8827
Kanada	CAD	1,3643	1,3593	1,4489	1,3974
Mexiko	MXN	N/A	16,6777	N/A	17,1072
Polen	PLN	N/A	3,9873	N/A	4,0228
Republik Korea	KRW	N/A	1.532,7589	N/A	1.556,6632
Russland	RUB	40,9063	40,6333	41,6085	40,4911
Schweden	SEK	N/A	9,2988	N/A	9,8827
Südafrika	ZAR	N/A	9,4235	N/A	10,1354
Tschechische Republik	CZK	24,7331	24,8538	25,6812	25,7848
USA	USD	1,3350	1,3252	1,3805	1,3474

¹ Einbeziehung at Equity

Aufgrund der vorgenommenen Entkonsolidierung wurden in der Vergleichsperiode für Währungsumrechnungen im damaligen Porsche Teilkonzern Durchschnittskurse für den Zeitraum vom 1. August 2009 bis zum 7. Dezember 2009 und Stichtagskurse zum 7. Dezember 2009 verwendet. Aus demselben Grund wurden in der Vergleichsperiode für den damaligen Volkswagen Teilkonzern Durchschnittskurse für den Zeitraum vom 1. Juli 2009 bis zum 3. Dezember 2009 und Stichtagskurse zum 3. Dezember 2009 herangezogen. Die für die Umrechnung verwendeten Fremdwährungskurse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

		Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
		Porsche Teilkonzern	VW Teilkonzern	Porsche Teilkonzern	VW Teilkonzern
		7.12.2009	3.12.2009	1.8.-7.12.2009	1.7.-3.12.2009
1 €=					
Argentinien	ARS	N/A	5,7220	N/A	5,5573
Australien	AUD	1,6437	1,6452	1,6632	1,6810
Brasilien	BRL	N/A	2,6251	N/A	2,6321
China	CNY	10,2633	10,2564	9,9938	9,9228
Großbritannien	GBP	0,9113	0,9116	0,8924	0,8859
Hongkong	HKD	11,6509	N/A	11,3479	N/A
Indien	INR	N/A	69,7590	N/A	69,2527
Japan	JPY	129,9300	129,7700	133,7919	133,6864
Kanada	CAD	1,5881	1,5882	1,5670	1,5705
Mexiko	MXN	N/A	19,3984	N/A	19,2061
Polen	PLN	N/A	4,1441	N/A	4,1930
Republik Korea	KRW	N/A	1.746,8800	N/A	1.758,2230
Russland	RUB	43,9532	43,9800	44,1866	44,2300
Schweden	SEK	N/A	10,4533	N/A	10,3776
Schweiz	CHF	1,5065	N/A	1,5151	N/A
Südafrika	ZAR	N/A	11,1421	N/A	11,1598
Tschechische Republik	CZK	26,0810	26,1350	25,6511	25,6918
USA	USD	1,5034	1,5023	1,4640	1,4530

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der Porsche SE und der im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen inländischen und ausländischen Tochterunternehmen werden einheitlich nach den im Porsche SE Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Auch auf Ebene der assoziierten Unternehmen und der Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE kommen grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zur Anwendung. Sofern erforderlich, werden Anpassungen vorgenommen. Die Vergleichsinformationen für das RGJ 2010 basieren grundsätzlich auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für das Geschäftsjahr 2009/10 angewendet wurden.

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bilanzierten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt, die in der Vergleichsperiode nur bis zur Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns für den Porsche SE Konzern relevant waren und seit der Entkonsolidierung nur innerhalb des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns Anwendung finden.

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise at Equity bewertete Anteile, Derivative Finanzinstrumente und zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die angewandten Bewertungsgrundlagen werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte, die nicht im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses entgeltlich erworben wurden, werden bei der erstmaligen Erfassung gemäß IAS 38 mit ihren Anschaffungskosten aktiviert. Die Anschaffungskosten von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Immateriellen Vermögenswerten entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt. In den Folgeperioden werden Immaterielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich etwaiger kumulierter planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen erfasst.

Es wird dabei zwischen Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter und solchen mit unbestimmter Nutzungsdauer unterschieden.

Entgeltlich erworbene Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt im Wesentlichen zwischen drei und fünf Jahren. Nutzungsdauern, Restwerte und die Abschreibungsmethoden werden mindestens am Ende des Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst. Werden Anpassungen vorgenommen, werden diese als Schätzungsänderungen behandelt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben. Hierzu gehören Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen. Die Unbestimmtheit der Nutzungsdauer der Marken beruht auf der Einschätzung, dass der wirtschaftliche Nutzenzufluss aus diesen Vermögenswerten nicht auf einen bestimm-

ten Zeitraum festgelegt werden kann. Mindestens einmal jährlich wird für jeden einzelnen Vermögenswert oder auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ein Wertminderungstest durchgeführt. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden einmal jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbestimmten Nutzungsdauer weiterhin gerechtfertigt ist. Ist dies nicht mehr der Fall, wird die Änderung der Einschätzung von unbestimmter zu begrenzter Nutzungsdauer prospektiv vorgenommen.

Entwicklungskosten werden mit Ausnahme ihres aktivierungsfähigen Anteils nicht aktiviert, sondern erfolgswirksam in der Periode erfasst, in der sie anfallen. Aktiviert wird der Anteil, für den eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und der die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt. Die aktivierten Entwicklungskosten schließen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Produktionsgemeinkosten ein, die ab dem Zeitpunkt anfallen, an dem sämtliche Kriterien zur Aktivierung erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen ab Produktionsstart planmäßig linear über den erwarteten Produktlebenszyklus abgeschrieben. Dieser beträgt in der Regel zwischen fünf und zehn Jahren. Forschungskosten werden bei Entstehung als Aufwand erfasst.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, vermindert um kumulierte planmäßige Abschreibungen entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer sowie etwaige kumulierte außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund von Wertminderungen. Bei Sachanlagen, die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen erworben wurden, entsprechen die Anschaffungskosten dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt. Selbst erstellte Sachanlagen sind zu Herstellungskosten aktiviert. Sie enthalten neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige produktionsbezogene Gemeinkosten. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Kosten für Reparaturen und Instandhaltung werden als laufender Aufwand erfasst.

Die planmäßigen Abschreibungen, im Wesentlichen lineare Abschreibungen, werden entsprechend dem erwarteten Verlauf des Verbrauchs des künftigen wirtschaftlichen Nutzens vorgenommen. Für im Schichtbetrieb eingesetzte Anlagen werden teilweise erhöhte Abschreibungssätze verwendet.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	In Jahren
Gebäude	25 bis 50
Grundstückseinrichtungen	9 bis 20
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (einschließlich Spezialwerkzeuge)	3 bis 15

Restwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf prospektiv als Schätzungsänderung angepasst.

Sachanlagen werden entweder bei Abgang oder dann ausgebucht, wenn aus der weiteren Nutzung oder Veräußerung eines angesetzten Vermögenswerts kein wirtschaftlicher Nutzen mehr erwartet wird. Die aus der Ausbuchung des Vermögenswerts resultierenden Gewinne oder Verluste werden als Differenz zwischen dem Nettoveräußerungserlös und dem Buchwert des Vermögenswerts zum Zeitpunkt des Abgangs ermittelt und in der Periode erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in der der Vermögenswert ausgebucht wird.

Leasingverhältnisse

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

Operating Leasing

Leasingverhältnisse, bei denen nicht im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden, werden als Operating Leasing klassifiziert.

Bei an Dritte im Rahmen von Operating Leasingverträgen vermieteten Vermögenswerten handelt es sich insbesondere um Fahrzeugleasingverträge von Leasinggesellschaften, die unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Die Leasingfahrzeuge werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf den erwarteten Restwert oder den niedrigeren Marktwert abgeschrieben.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, das heißt, wenn nicht alle wesentlichen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit dem Eigentum übergegangen sind, werden die Leasingraten bzw. die Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Finanzierungsleasing

Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken übertragen werden, werden als Finanzierungsleasing klassifiziert.

Bei der Nutzung von Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasing werden beim Leasingnehmer die jeweiligen Sachanlagen und aus dem Leasingverhältnis resultierende Verbindlichkeiten zum Marktwert bzw. zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen erfasst. Die Sachanlagen werden linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasinggeber im Rahmen von Finanzierungsleasing auftreten, werden Forderungen in Zusammenhang mit diesen Leasingverhältnissen bei der erstmaligen Erfassung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aktiviert.

Finanzierungskosten

Finanzierungskosten, die dem Bau, Erwerb oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten des qualifizierten Vermögenswertes aktiviert. Im RGJ 2010 wurden keine Fremdkapitalkosten aktiviert. In der Vergleichsperiode wurden bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung in den aufgegebenen Geschäftsbereichen 0,8 Mio. € aktiviert. Hierfür wurde in der Vergleichsperiode ein Fremdkapitalkostensatz von 3,9% unterstellt. Alle sonstigen Finanzierungskosten werden als Aufwand der Periode erfasst.

Werthaltigkeitstest

An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht nutzungsreifen Entwicklungskosten sowie bei Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen und at Equity bilanzierten Beteiligungen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt. Zu letzteren verweisen wir auf den Abschnitt Bilanzierung at Equity innerhalb der Konsolidierungsgrundsätze.

Im Rahmen der Durchführung des Werthaltigkeitstests wird der erzielbare Betrag ermittelt. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten entspricht dem aus einem Verkauf eines Vermögenswerts zwischen unabhängigen, vertragswilligen Parteien erzielbaren Betrag nach Abzug etwaiger Veräußerungskosten. Veräußerungskosten sind zusätzlich entstehende Kosten, die aus dem Verkauf eines Vermögenswerts bzw. einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit resultieren. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung und dem Abgang eines Vermögenswerts mit Hilfe des Discounted-Cashflow- oder des Ertragswertverfahrens ermittelt.

Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln. Sofern die Ermittlung für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich ist, weil dieser nicht weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten Mittelzuflüsse generiert, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten, die eine zahlungsmittelgenerierende Einheit darstellt.

Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird die Differenz als Wertminderungsaufwand erfasst. Wertminderungen werden ergebniswirksam im Posten Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien erfasst.

Jährlich wird geprüft, ob die Gründe für eine in der Vergangenheit erfasste Wertminderung weiterhin bestehen. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung nicht mehr bestehen, werden – mit Ausnahme von Geschäfts- oder Firmenwerten – Wertaufholungen erfolgswirksam erfasst. Die Wertaufholung ist begrenzt auf den Betrag, der sich als Buchwert, gegebenenfalls unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen, ergeben würde, wenn in der Vergangenheit keine Wertminderung für den Vermögenswert erfasst worden wäre.

Zur Bestimmung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte wurden bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung grundsätzlich die bis zu diesem Zeitpunkt vorhandenen Segmente des Porsche SE Konzerns als zahlungsmittelgenerierende Einheit herangezogen. Der Werthaltigkeitstest der erfassten Markenwerte basierte auf Daten der entsprechenden Markenorganisationen. Für die sonstigen Immateriellen Vermögenswerte sowie für die Sachanlagen wurden als zahlungsmittelgenerierende Einheiten die Produkt- bzw. Baureihen zugrunde gelegt.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) werden zu fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten bilanziert. Die bei der Folgebilanzierung zugrunde gelegten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden entsprechen denen der selbst genutzten Sachanlagen. Aufgrund der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten sind die Marktwerte (beizulegende Zeitwerte) der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien im Anhang anzugeben. Grundlage für die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren, in dem auf Basis des Rohertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines wohnimmobilienspezifischen Vervielfältigers der Ertragswert gebäudebezogen ermittelt wird. Interne Berechnungen erfolgen unter Berücksichtigung von Marktdaten.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte (ausgenommen Derivative Finanzinstrumente) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken werden durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert erfasst.

Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten von selbst erstellten Erzeugnissen enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen und sonstige direkt zurechenbare Kosten.

Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten.

Sofern die Wertansätze am Abschlussstichtag aufgrund gesunkener Preise am Absatzmarkt nicht mehr realisierbar sind, werden entsprechende Wertkorrekturen vorgenommen.

Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode bewertet.

Langfristige Entwicklungsaufträge

Künftige Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen werden gemäß dem Grad der Fertigstellung bilanziert. Der anzusetzende Fertigstellungsgrad je Auftrag wird durch das Verhältnis der aufgelaufenen Kosten zu den erwarteten Gesamtkosten („Cost to Cost Method“) bestimmt. Ist das Ergebnis eines Entwicklungsauftrags nicht zuverlässig ermittelbar, werden Erlöse nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst („Zero Profit Method“). Soweit die Summe aus angefallenen Auftragskosten und ausgewiesenen Gewinnen die Anzahlungen übersteigt, erfolgt der Ausweis der Entwicklungsaufträge aktivisch unter den Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen als Bestandteil der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Ein negativer Saldo wird unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Grundsätze einer verlustfreien Bewertung werden beachtet.

Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind nach IAS 39 Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Sofern bei finanziellen Vermögenswerten Handels- und Erfüllungstag zeitlich auseinander fallen, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich. Die erstmalige Bewertung eines Finanzinstruments erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Transaktionskosten werden bei Finanzinstrumenten, die nicht als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet kategorisiert sind, miteinbezogen. Im Rahmen der Folgebewertung werden Finanzinstrumente abhängig von der Kategorisierung entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die Festlegung der Kategorie erfolgt mit dem erstmaligen Ansatz des Finanzinstruments.

Für die Bewertung unterscheidet IAS 39 finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (Held for Trading, HfT),
- bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen (Held to Maturity, HtM),
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for Sale, AfS) und
- Kredite und Forderungen (Loans and Receivables, LaR).

Finanzielle Verbindlichkeiten sind dagegen den beiden Kategorien

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten (Held for Trading, HfT) sowie
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Financial Liabilities at Amortized Cost, FLAC) zuzuordnen.

Je nach Kategorisierung der Finanzinstrumente erfolgt die Bewertung entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Markt- oder Börsenpreis, sofern die zu bewertenden Finanzinstrumente an einem aktiven Markt gehandelt werden. Sofern kein aktiver Markt für ein Finanzinstrument besteht, wird der beizulegende Zeitwert mittels geeigneter finanzmathematischer Methoden (wie zum Beispiel anerkannter Optionspreismodelle, der Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Zugrundelegung der jüngsten Geschäftsvorfälle zwischen sachverständigen, vertragswilligen und unabhängigen Geschäftspartnern für ein und dasselbe Finanzinstrument) ermittelt und gegebenenfalls durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Die fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen den ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich Tilgungen, Wertminderungen und der Amortisation einer Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem bei Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag, welche unter Verwendung der Effektivzinsmethode berücksichtigt wird. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald der Porsche SE Konzern Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Eine Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erfolgt grundsätzlich dann, wenn das vertragliche Recht auf Cashflows ausläuft oder dieses Recht auf einen Dritten übertragen wird. Eine Ausbuchung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt, wenn die der Verbindlichkeit zugrunde liegende Verpflichtung erfüllt, aufgehoben oder erloschen ist.

Originäre Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, enthalten die Finanzinstrumente der Kategorie zu Handelszwecken gehalten und finanzielle Vermögenswerte, die beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst. Die Finanzinstrumente der Kategorie zu Handelszwecken gehalten umfassen im Porsche SE Konzern ausschließlich Derivative Finanzinstrumente. Bei den Finanzinstrumenten, die in den angegebenen Geschäftsbereichen beim erstmaligen Ansatz als zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft wurden, handelte es sich um Indexzertifikate. Die Einstufung in diese Kategorie entspricht der Risikomanagement- und Anlagestrategie. Im Rumpfgeschäftsjahr wurden keine finanziellen Vermögenswerte und Schulden beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten eingestuft.

Finanzinstrumente, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden gegebenenfalls zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst. Im Porsche SE Konzern werden zum Bilanzstichtag keine Finanzinstrumente gehalten, die dieser Kategorie zuzuordnen sind.

Finanzinstrumente, die der Kategorie zur Veräußerung verfügbar zuzuordnen sind, werden gegebenenfalls zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Eine Zuordnung zu dieser Kategorie erfolgt für Nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind und die keiner anderen Kategorien zugeordnet werden. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden im Eigenkapital unter Berücksichtigung latenter Steuern solange erfasst, bis diese Finanzinstrumente veräußert werden bzw. bis eine objektive Wertminderung eintritt. Beteiligungen, die in den Finanzanlagen ausgewiesen und nicht at Equity bilanziert werden, stellen ebenfalls zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente dar. Sie werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern jedoch kein aktiver Markt vorhanden ist und die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht mit vertretbarem Aufwand erfolgen kann, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten. Im Porsche SE Konzern werden zum Bilanzstichtag keine Finanzinstrumente gehalten, die dieser Kategorie zuzuordnen sind.

Kredite und Forderungen, bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinstrumente sowie Finanzschulden werden, sofern sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich zum Bilanzstichtag insbesondere um Sonstige finanzielle Forderungen, Finanzgarantien, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Finanzschulden und Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

Im Falle von gegebenen Finanzgarantien ist der Porsche SE Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet, sofern ein Garantiennehmer seine finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllt. Für Finanzgarantien wird die Nettodarstellung gewählt. Damit werden die Haftungsvergütungen erst zu dem Zeitpunkt erfasst, zu dem sie fällig sind. Der Ausweis erfolgt unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bzw. unter den Sonstigen Verbindlichkeiten. Erst im Falle einer wahrscheinlichen Inanspruchnahme aus einer gegebenen Finanzgarantie erfolgt die Passivierung. Eine Passivierung war weder im laufenden Geschäftsjahr noch in der Vergleichsperiode erforderlich.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt ein Wertminderungstest, falls objektive Anhaltspunkte für eine nachhaltige Wertminderung erkennbar sind. Ein Wertminderungsaufwand wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Bei signifikanten Einzelforderungen werden nach einheitlichen Maßstäben Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls (incurred loss) gebildet. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen angenommen.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst und führen zu einem erfolgswirksamen Wertminderungsverlust.

Bei zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten liegt gegebenenfalls eine nachhaltige Wertminderung dann vor, wenn objektive Hinweise auf eine dauerhafte Wertminderung vorliegen. Bei Eigenkapitalinstrumenten wird unter anderem ein signifikantes und dauerhaftes Absinken des Zeitwerts unter die Anschaffungskosten als Hinweis auf eine Wertminderung angenommen. Sofern eine nachhaltige Wertminderung vorliegt, wird bei einem zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrument der kumulierte Verlust, der sich als Unterschiedsbetrag aus den Anschaffungskosten und dem derzeitigen beizulegenden Zeitwert abzüglich eines etwaigen in Bezug auf dieses Finanzinstrument

bereits in vorherigen Geschäftsjahren erfolgswirksam verbuchten Wertminderungsaufwands ergibt, aus dem Eigenkapital ausgebucht und erfolgswirksam erfasst. Eine Wertaufholung zu einem späteren Zeitpunkt wird für Schuldinstrumente durch eine erfolgswirksame Zuschreibung berücksichtigt, bei Eigenkapitalinstrumenten wird diese Wertaufholung erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst.

Derivative Finanzinstrumente

Bei den zum Bilanzstichtag im Porsche SE Konzern erfassten Derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich zum einen um ein Zinsderivat. Dieses wird zur Sicherung von Zinsrisiken aus bestehenden Verbindlichkeiten eingesetzt. Darüber hinaus bestehen zum anderen eine Put-Option der Porsche SE sowie eine Call-Option der Volkswagen AG bezüglich der bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. In der Berichtsperiode wurden zudem die zum Stichtag der Vorperiode noch vorhandenen Bestände an auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG vollständig abgebaut.

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert erfasst und in den Folgeperioden jeweils mit dem beizulegenden Zeitwert neu bewertet.

Sobald die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung des Hedge Accounting erfüllt sind, werden die Derivativen Finanzinstrumente ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value oder als Cashflow Hedge designiert. Ansonsten werden sie der Kategorie zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zugeordnet.

Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswertes, einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Dabei werden die Veränderungen der Marktbewertung des Sicherungsinstruments und der gesicherte Risikoanteil der Grundgeschäfte erfolgswirksam erfasst. Sofern der Fair Value Hedge beendet wird, erfolgt für Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, eine erfolgswirksame Auflösung der Anpassung des Buchwerts des Grundgeschäfts aus der Fair Value Hedge Bilanzierung über die Restlaufzeit des Grundgeschäfts.

Beim Fair Value Hedge auf Portfoliobasis entspricht die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der des Fair Value Hedgings. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam erfasst.

Bei einem Cashflow Hedge werden Risiken aus hochwahrscheinlichen zukünftigen Zahlungsströmen abgesichert. Dabei werden Sicherungsinstrumente nur insoweit in das Hedge Accounting einbezogen, als sie Wertänderungen der Zahlungsströme der gesicherten Grundgeschäfte kompensieren. Der unwirksame Teil wird sofort erfolgswirksam erfasst. Die in das Cashflow Hedge Accounting einbezogenen Wertänderungen werden erfolgsneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital unter Berücksichtigung latenter Steuern erfasst. Mit Eintritt des Grundgeschäfts erfolgt die Umbuchung aus dem Kumulierten übrigen Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung. Wird mit dem Eintritt einer erwarteten Transaktion nicht länger gerechnet, werden die zuvor im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne bzw. Verluste erfolgswirksam ausgebucht. Ergebniseffekte aus dem Cashflow Hedge Accounting werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in den Sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen ausgewiesen.

Die vom Porsche SE Konzern zum Bilanzstichtag gehaltenen Optionen werden grundsätzlich nicht an einem öffentlichen Markt gehandelt. IAS 39.48ff. schreibt für solche Fälle vor, zum Zwecke der Bewertung ein geeignetes Bewertungsverfahren oder zeitnahe Transaktionen heranzuziehen. Die Bewertung erfolgte mit Hilfe von anerkannten Bewertungsmodellen unter Zugrundelegung von am Markt beobachtbaren und historischen Parametern.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden nur dann in der Bilanz saldiert dargestellt, wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen und beabsichtigt ist, den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Realisation des betreffenden Vermögenswerts die zugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

Flüssige Mittel

Bei den Flüssigen Mitteln handelt es sich um Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. Dieser Posten kann auch Flüssige Mittel enthalten, über die der Porsche SE Konzern nicht uneingeschränkt verfügen kann. Zum Bilanzstichtag waren keine verfügbarsbeschränkten Mittel mehr gegeben.

Latente Steuern

Aktive Latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz (unter Berücksichtigung von temporären Differenzen aus der Konsolidierung) sowie auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive Latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). Latente Steuerschulden aus zu versteuernden temporären Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen werden nicht angesetzt, sofern der zeitliche Verlauf der Umkehrung der temporären Differenzen gesteuert werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Unterschiede in absehbarer Zeit nicht umkehren werden.

Für Aktive Latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht mehr zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse deren Realisation ermöglichen.

Für die Bewertung der latenten Steuern werden die Steuersätze zum Realisationszeitpunkt zugrunde gelegt, die auf Basis der aktuellen Rechtslage in den einzelnen Ländern gelten oder erwartet werden. Latente Steuern werden nicht abgezinst.

Der Ausweis latenter Steuern, die sich auf direkt im Eigenkapital erfasste Posten beziehen, erfolgt im Eigenkapital. Aktive und Passive Latente Steuern werden miteinander verrechnet, wenn der Konzern einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden hätte und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjekts beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden.

Tatsächliche Steuern

Die tatsächlichen Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gelten. Soweit ersichtlich wurde in ausreichendem Umfang Vorsorge für zukünftig mögliche Steuerverpflichtungen gebildet. Dabei wurden eine Vielzahl von Faktoren wie beispielsweise die Auslegung, Kommentierung und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie Erfahrungen der Vergangenheit zugrunde gelegt.

Tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden ebenfalls direkt im Eigenkapital erfasst.

Aufgegebene Geschäftsbereiche und zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Aufgegebene Geschäftsbereiche sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind und die

- einen gesonderten, wesentlichen Geschäftszweig oder geografische Geschäftsbereiche darstellen,
- Teil eines einzelnen, abgestimmten Plans zur Veräußerung eines solchen sind oder
- ein Tochterunternehmen darstellen, das ausschließlich mit der Absicht zur Weiterveräußerung erworben wurde.

Die aufgegebenen Geschäftsbereiche werden gemäß IFRS 5 separat ausgewiesen. Die bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung entstandenen Aufwendungen und Erträge sowie der Gewinn oder Verlust aus der Veräußerung werden als Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen gesondert in der Gewinn und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten – ausgewiesen. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung werden entsprechend angepasst.

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat unter den kurzfristigen Vermögenswerten bzw. kurzfristigen Schulden ausgewiesen.

Hybridkapital

Sofern die Anleihebedingungen des begebenen Hybridkapitals die entsprechenden Kriterien erfüllen, erfolgt gemäß IAS 32 eine Bilanzierung als Eigenkapitalbestandteil des Konzerns. Bei einer Qualifikation als Eigenkapital wird die abzugsfähige Verzinsung nicht innerhalb der Zinsaufwendungen ausgewiesen, sondern analog der Dividendenverpflichtung gegenüber den Aktionären behandelt. Die angefallenen Kapitalbeschaffungskosten werden unter Berücksichtigung von Steuereffekten direkt vom Hybridkapital abgesetzt.

Erfolgt die Bilanzierung des Hybridkapitals als Fremdkapital wird es unter den Anleihen ausgewiesen. Die Verzinsung ist in den Sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen enthalten.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren („Projected Unit Credit Method“) für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen. Der Zinssatz, der zur Abzinsung der Rückstellungen verwendet wird, wird ausgehend von der Rendite langfristiger erstrangiger Unternehmensanleihen am Bilanzstichtag bestimmt.

Sofern Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen rückgedeckt werden, werden diese saldiert ausgewiesen. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die Korridor-Methode angewendet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste eines Altersversorgungsplans werden dabei erfolgswirksam erfasst, soweit der Saldo der kumulierten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste des Plans zehn Prozent des Verpflichtungsumfanges aus dem Plan oder zehn Prozent des beizulegenden Zeitwerts des vorhandenen Planvermögens des Vorjahres übersteigen (sog. Korridormethode). Der diesen Korridor übersteigende Betrag wird über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft erfolgswirksam erfasst. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird linear über den durchschnittlichen Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit der Anwartschaften verteilt. Soweit Anwartschaften sofort nach Einführung oder Änderung eines Pensionsplanes unverfallbar sind, ist der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand sofort erfolgswirksam zu erfassen. Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, der Zinsanteil der Rückstellungszuführung sowie die Erträge aus Planvermögen werden in den Finanzierungsaufwendungen erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn aus einem Ereignis der Vergangenheit eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und dieser Abfluss verlässlich geschätzt werden kann. Rückstellungen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet. Der Erfüllungsbetrag wird auf Basis der bestmöglichen Schätzung berechnet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Als Zinssatz wird ein Zinssatz vor Steuern verwendet, der die aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt sowie die für den Sachverhalt spezifischen Risiken widerspiegelt. Der aus der Aufzinsung entstehende Zinsaufwand wird in den Finanzierungsaufwendungen ausgewiesen.

Rückstellungen werden nicht mit Erstattungsansprüchen gegenüber Dritten verrechnet. Erstattungsansprüche werden in den Sonstigen Vermögenswerten separat ausgewiesen, wenn so gut wie sicher ist, dass der Porsche SE Konzern die Erstattung bei Erfüllung der Verpflichtung erhält.

Abgegrenzte Schulden werden nicht unter den Rückstellungen, sondern sachverhaltsbezogen unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bzw. unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt. Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

Erträge und Aufwendungen

Erträge werden grundsätzlich erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich ermittelt werden kann.

Die Erfassung von Erträgen aus dem Verkauf von Produkten erfolgt grundsätzlich erst zu dem Zeitpunkt, zu dem die mit dem Eigentum an den verkauften Waren und Erzeugnissen verbundenen maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übergegangen sind. Die Erträge werden abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsschluss ein fester Rückkaufspreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisation des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs- und Rückkaufspreis ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte in den Vorräten bilanziert.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

Grundsätzlich werden Erträge für jeden Geschäftsvorfall separat erfasst. Sofern indes mehrere Geschäftsvorfälle in einer Art und Weise miteinander verknüpft sind, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit dieser Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind, werden die Kriterien zur Ertragsrealisation auf diese Geschäftsvorfälle gemeinsam angewendet. Werden zum Beispiel Kredit- und Leasingverträge des Finanzdienstleistungsbereichs

unterhalb marktüblicher Zinssätze zur Verkaufsförderung von Absätzen im Bereich Neufahrzeuge abgeschlossen, werden die Umsatzerlöse um die Zinsvorteile gekürzt.

Bei langfristigen Entwicklungsaufträgen werden Erträge nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades erfasst.

Zinserträge und -aufwendungen werden bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sowie den verzinslichen zur Veräußerung gehaltenen Wertpapieren unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

Die produktionsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

Die Zinsaufwendungen, die für das Finanzdienstleistungsgeschäft anfallen, werden im Materialaufwand ausgewiesen.

Eventualschulden

Die Eventualschulden stellen mögliche Verpflichtungen gegenüber Dritten dar, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse, die nicht vollständig unter der Kontrolle des Porsche SE Konzerns stehen, erst noch bestätigt werden muss. Des Weiteren entstehen Eventualschulden aus einer gegenwärtigen Verpflichtung, die auf vergangenen Ereignissen beruht, die jedoch nicht bilanziert werden, weil der Abfluss von Ressourcen nicht wahrscheinlich ist bzw. die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann. Eventualschulden werden betragsmäßig nur in den Fällen angegeben, bei denen die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen von der Unternehmensleitung nicht als sehr gering („remote“) eingestuft wird.

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

Zur Erstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Ermessensentscheidungen und Schätzungen notwendig, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen sowie Eventualforderungen und Eventualschulden auswirken. Dabei werden sämtliche aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt. Die wesentlichen Sachverhalte, die von Schätzungen betroffen sind, beziehen sich auf das at Equity-Ergebnis beeinflussende Größen wie z. B. beizulegende Zeitwerte aus Kaufpreisallokationen, Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden auf Ebene des Beteiligungsunternehmens, die Ermittlung von Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarfen für die Beteiligungsbuchwerte von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (vgl. hierzu Abschnitt Bilanzierung at Equity in den Konsolidierungsgrundsätzen), die Bewertung von Derivativen Finanzinstrumenten (vgl. Abschnitt 4.2.3 in Anhangangabe [24]), die Bewertung von Rückstellungen und Eventualschulden (vgl. hierzu insbesondere zu Rechtsstreitigkeiten Anhangangabe [25]) sowie die Realisierbarkeit von Forderungen. Die tatsächlich eintretenden Werte können im Einzelfall von den Schätzungen abweichen. Die Buchwerte der von

Schätzungen betroffenen Vermögenswerte und Schulden können den Aufgliederungen der einzelnen Bilanzpositionen entnommen werden.

Die wesentlichen Sachverhalte, die Ermessensentscheidungen betreffen, beziehen sich auf die Klassifikation von Teilkonzernen als aufgegebene Geschäftsbereiche, die Klassifizierung von Finanzinstrumenten sowie die Ermittlung der für deren Bewertung zugrunde liegenden Parameter (vgl. Abschnitt 4.2.3 in Anhangangabe [24]), die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (vgl. hierzu Abschnitt Bilanzierung at Equity in den Konsolidierungsgrundsätzen) hindeuten sowie den Ansatz von Rückstellungen und Eventualschulden (vgl. hierzu insbesondere zu Rechtsstreitigkeiten Anhangangabe [25]). Auf Ebene der Beteiligungsunternehmen stellen darüber hinaus zusätzlich die Festlegung des Zeitpunkts für die Aktivierung von Entwicklungskosten, die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating- oder Finanzierungsleasingverträge und die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte hindeuten, wesentliche Ermessensentscheidungen dar.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die erwartete zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt.

Die der Bilanzierung zugrunde gelegten Schätzungen sind Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die prognostizierten Cashflows und Diskontierungssätze. Weitere Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, sind die Entwicklung von Aktienkursen und Unternehmenswerten, die Änderung der Einschätzung von Eintrittswahrscheinlichkeiten bestimmter Optionsbedingungen und der Ausgang von Gerichtsverfahren. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen auf Ebene der assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen verursacht werden können, betreffen insbesondere neue Erkenntnisse über das Kaufverhalten auf den Absatzmärkten und hieraus resultierende Änderungen der Planung, Abhängigkeiten von Zulieferern, insbesondere bei Exklusivlieferanten, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie umweltrechtliche und sonstige gesetzliche Bestimmungen.

Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst. Bis zur Freigabe des Abschlusses durch den Vorstand zur Weitergabe an den Aufsichtsrat lagen keine Erkenntnisse über eine erforderliche wesentliche Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr vor. Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen Annahmen zugrunde, die im Prognosebericht des Konzernlageberichts der Porsche SE für das RGJ 2010 dargestellt sind.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

a) **Im Rumpfgeschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete Standards und Interpretationen, die keine oder keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben**

IFRIC 19 „Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente“

IFRIC 19 beinhaltet Leitlinien zur Bilanzierung so genannter „Debt for Equity-Swaps“, wenn ein Unternehmen die Bedingungen einer finanziellen Verbindlichkeit mit dem Gläubiger neu aushandelt und der Gläubiger dabei Aktien oder andere Eigenkapitalinstrumente des Unternehmens zur vollen oder teilweisen Tilgung der finanziellen Verbindlichkeit akzeptiert. IFRIC 19 stellt klar, dass:

- die Eigenkapitalinstrumente des Unternehmens als Teil des ‚gezahlten Entgelts‘ zur Tilgung der finanziellen Verbindlichkeit anzusehen sind und
- die ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente mit ihrem Fair Value bewertet werden. Kann dieser Fair Value nicht verlässlich bestimmt werden, so sind die Eigenkapitalinstrumente mit dem Fair Value der getilgten Verbindlichkeit zu bewerten.
- Die Differenz zwischen dem Buchwert der getilgten finanziellen Verbindlichkeit und des anfänglichen Bewertungsbetrages der Eigenkapitalinstrumente wird in der laufenden Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens erfasst.

Jährliches Änderungsverfahren II

Das International Accounting Standards Board (IASB) hat im April 2009 die "Verbesserungen an den IFRS (Annual Improvements) veröffentlicht. Bei den meisten Änderungen handelt es sich um Klarstellungen oder Korrekturen bestehender IFRS bzw. um Änderungen, die sich aus den zuvor an den IFRS vorgenommenen Modifikationen ergeben.

IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“

Mit dieser Änderung wird klargestellt, wie bestimmte Bezugsrechte zu bilanzieren sind, wenn die emittierten Instrumente nicht auf die funktionale Währung des Emittenten lauten.

Änderung von IFRS 2 „Aktienbasierte Vergütungen“

Mit der Änderung des IFRS 2 wird die Bilanzierungsmethode für anteilsbasierte Vergütungen geklärt, bei denen ein Lieferant von Waren und Dienstleistungen bar bezahlt wird und die Verpflichtung zum Barausgleich bei einem anderen Unternehmen der Gruppe liegt (anteilsbasierte Vergütungen mit Barausgleich innerhalb einer Gruppe).

b) Nicht angewendete Standards und Interpretationen (veröffentlicht, aber noch nicht verpflichtend anzuwenden bzw. zum Teil in der EU noch nicht anzuwenden)

Ergänzungen zu IFRS 9 „Finanzinstrumente“

IFRS 9 regelt die Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten neu, wonach es künftig für finanzielle Vermögenswerte nur noch die Bewertungskategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ und „zum Fair Value“ geben soll. Die vorgenommenen Änderungen ergänzen den IFRS 9 „Finanzinstrumente“ und schließen damit die Phase zur Klassifizierung und Bewertung des IASB-Projekts zur Ersetzung von IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ ab. Sie folgen dem im November 2009 vom IASB veröffentlichten IFRS 9, in dem die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Vermögenswerte geregelt ist. Nach den vorgenommenen Änderungen hat ein Unternehmen, das für die Bilanzierung seiner Finanzverbindlichkeiten die Fair Value Option gewählt hat, den Teil der Fair Value Änderung, der aus der Änderung des eigenen Kreditrisikos resultiert, im sonstigen Ergebnis („other comprehensive income“) und nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. IFRS 9 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, aber nur, wenn gleichzeitig die Vorschriften in IFRS 9 für finanzielle Vermögenswerte angewendet werden. IFRS 9 ist insgesamt bisher noch nicht in europäisches Recht übernommen worden. Die Porsche SE analysiert derzeit die Auswirkungen auf die Darstellung ihrer Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. der Cashflows.

Änderungen zu IAS 12 „Ertragsteuern“

Nach IAS 12 hängt die Bewertung latenter Steuern davon ab, ob der Buchwert eines Vermögenswerts durch Nutzung oder durch Veräußerung realisiert wird. Die Abgrenzung erweist sich fallweise als schwierig und eröffnet Ermessensspielräume. Die Änderung sieht die Einführung einer widerlegbaren Vermutung vor, nach der die Realisierung des Buchwerts im Normalfall durch Veräußerung erfolgt. Der Anwendungsbereich dieser widerlegbaren Vermutung ist auf zum Fair Value bewertete, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie nach dem Neubewertungsmodell bilanzierte Sachanlagen gemäß IAS 16 und Immaterielle Vermögenswerte gem. IAS 38 beschränkt. Als Teil der vorgenommenen Änderungen wurden die Regelungen von SIC 21 in IAS 12 integriert; SIC 21 wurde infolgedessen zurückgezogen. Die Regelung ist verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2012 beginnen. Eine Übernahme dieser Änderung in europäisches Recht im Rahmen des Komitologieverfahrens steht noch aus. Diese Neuerung hat voraussichtlich keine wesentlichen Effekte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows des Porsche SE Konzerns.

Darüber hinaus wurden bereits im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2009/10 weitere Neuerungen dargestellt, die auch im RGJ 2010 noch nicht angewendet wurden.

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der Neuerungen, bevor dies nach den Übergangsregelungen des IASB erstmals verpflichtend erforderlich ist, ist nicht geplant.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Im vorliegenden Konzernabschluss wird als Berichtsperiode das RGJ 2010 mit einem Zeitraum von fünf Monaten dargestellt; das Geschäftsjahr 2009/10 als Vergleichsperiode umfasst hingegen einen Zeitraum von zwölf Monaten. Aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume der Berichts- und der Vergleichsperiode sind die dargestellten Beträge nicht vollständig vergleichbar.

[1] Sonstige betriebliche Erträge

Die Sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Erträge aus Aktienkurssicherung	102	393
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	8	11
Erträge aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	158	301
Übrige betriebliche Erträge	1	4
	269	709

Die Erträge aus Aktienkurssicherung resultieren aus auf Barausgleich gerichteten Optionsgeschäften mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die in der Vergangenheit der Absicherung des Aufbaus der Beteiligung an der Volkswagen AG dienten. Diese Strategie wird nicht weiter verfolgt. Zum Bilanzstichtag befanden sich keine derartigen Aktienoptionen mehr im Bestand.

Die ausgewiesenen Erträge aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile enthalten die Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Put-Option der Porsche SE auf die dort verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

[2] Personalaufwand

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Löhne und Gehälter	11	16
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	0	1
	11	17
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
Leistungslöhner	-	73.292
Indirekter Bereich	37	70.628
Mitarbeiter gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB	37	143.920
Sonstige	7	4.279
Gesamt	44	148.199

[3] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Aufwand aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	547	395
Aufwendungen aus Aktienkurssicherung	10	408
Aufwand aus der Marktbewertung von Aktienoptionen	0	1
Rechts- und Beratungskosten	17	109
Übrige betriebliche Aufwendungen	16	43
	590	956

Die Aufwendungen aus Aktienkurssicherung resultieren insbesondere aus auf Barausgleich gerichteten Optionsgeschäften, die in der Vergangenheit der Absicherung des Aufbaus der Beteiligung an der Volkswagen AG dienten. Diese Strategie wird nicht weiter verfolgt. Zum Bilanzstichtag befanden sich keine derartigen Aktienoptionen mehr im Bestand.

Die Aufwendungen aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile enthalten die Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Call-Option der Volkswagen AG auf die dort verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

[4] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung	0	7.841
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokation	1.281	997
Effekte aus der Kaufpreisallokation	-206	-606
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung	1.075	391
Verwässerungseffekt aus der Kapitalerhöhung	0	-1.440
	1.075	6.792

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich aus einem Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 106 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €) sowie an der Volkswagen AG in Höhe von 969 Mio. € (Vorjahr: 6.762 Mio. €) zusammen.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen enthält in der Vergleichsperiode das Ergebnis aus den Beteiligungen der Porsche SE an der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH ab dem Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung. Der Volkswagen Konzern wurde bislang mit einem Monat Zeitversatz in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen (vgl. hierzu im

Einzelnen die Erläuterungen im Abschnitt „Beteiligung an assoziierten Unternehmen“). Aufgrund der Geschäftsjahresumstellung der Porsche SE und der Einbeziehung des Volkswagen Konzerns mit demselben Abschlussstichtag enthält das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen des RGJ 2010 einen Ergebnisbeitrag des Volkswagen Konzerns von sechs Monaten (1. Juli 2010 bis 31. Dezember 2010).

Die für Zwecke der Einbeziehung at Equity durchzuführenden Kaufpreisallokationen für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und den Volkswagen Konzern wurden Anfang Dezember 2010 abgeschlossen. Anpassungserfordernisse gegenüber den im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2009/10 erfassten Werten ergaben sich nicht.

Der Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung in der Vergleichsperiode resultiert aus der Differenz zwischen dem anteiligen Neubewerteten Eigenkapital des Volkswagen Konzerns unter Berücksichtigung der Effekte der erneut durchgeführten Kaufpreisallokation und dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert der gehaltenen Aktien zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung at Equity und ist im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Fundamentaldaten der Volkswagen AG, die in die Kaufpreisallokation einfließen, nicht vollständig in den Aktienkursen der Volkswagen AG reflektiert sind. Der Aufwand aus dem Verwässerungseffekt aus der Kapitalerhöhung in der Vergleichsperiode resultiert aus der bei der Volkswagen AG im März 2010 durchgeführten Kapitalerhöhung, an der die Porsche SE nicht teilgenommen hat. Der Kapitalanteil, den die Porsche SE an der Volkswagen AG hält, verringerte sich hierdurch von 37,4 % auf 32,2 %.

[5] Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Darlehenszinsen	184	459
Zinsen aus der Anwendung der Effektivzinsmethode	22	253
Stundungszinsen	- 30	76
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	9	12
	185	800

Die Zinsen aus der Anwendung der Effektivzinsmethode betreffen die nach der Effektivzinsmethode ermittelten Gesamtzinsaufwendungen aus der Finanzierungstätigkeit. Die Stundungszinsen enthalten den Effekt aus der Auflösung von Rückstellungen, die im Zusammenhang mit der ehemals strittigen steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften gebildet worden waren. In den Finanzierungsaufwendungen sind Zinsaufwendungen in Höhe von 215 Mio. € (Vorjahr: 758 Mio. €) aus Finanzinstrumenten enthalten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Die Sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen enthalten in der Vergleichsperiode darüber hinaus Aufwendungen für sonstige Gebühren, die nicht in die Berechnung nach der Effektivzinsmethode einbezogen werden in Höhe von 3 Mio. €.

[6] Finanzerträge

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Zinserträge aus Darlehen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	75	116
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	11
	81	127

In den Finanzerträgen sind Zinserträge in Höhe von 80 Mio. € (Vorjahr: 123 Mio. €) enthalten, welche aus Finanzinstrumenten resultieren, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

[7] Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand (+) und -ertrag (-) setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Inland	- 648	0
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Ausland	1	3
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag	- 647	3
davon periodenfremde Erträge/Aufwendungen	- 648	0
Latenter Steueraufwand/-ertrag Inland	0	111
Latenter Steueraufwand/-ertrag Ausland	0	0
Latente Steuern	0	111
Ertragsteuern	- 647	114

Der Gesamtsteuersatz für die Inlandsgesellschaften beträgt 30 % (Vorjahr: 30 %). Der angewendete Steuersatz für die Auslandsgesellschaft beträgt 12,5 % (Vorjahr: 12,5 %). In beiden Berichtsperioden ergaben sich keine Steuersatzänderungen.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge für die keine Aktiven Latenten Steuern erfasst wurden, bestanden in Höhe von 2.110 Mio. € (Vorjahr: 2.926 Mio. €) und sind unverfallbar. Sofern es zu der in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Verschmelzung kommt, verfallen die bis dahin noch nicht genutzten Verlustvorträge. Der Rückgang im Vergleich zum 31. Juli 2010 ist im Wesentlichen auf die Entscheidung der Finanzverwaltung bezüglich der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften zurückzuführen.

In der Berichtsperiode gab es abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 30 Mio. € (Vorjahr: 57 Mio. €), auf die keine latenten Steuern gebildet wurden.

Die Unterschiede zwischen dem aufgrund des rechnerischen Konzern-Steuersatzes von 30 % (Vorjahr: 30 %) erwarteten Ertragsteueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Ertragsteueraufwand können der nachfolgenden Überleitungsrechnung entnommen werden.

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten	639	5.855
Konzernsteuersatz	30 %	30 %
Erwartete Ertragsteuern	192	1.757
Steuersatzbedingte Abweichungen	-2	-5
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-206	-1.822
Ansatz und Bewertung Latente Steuern	28	173
Aperiodische Effekte	-659	11
Ausgewiesene Ertragsteuern	-647	114

Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung Latente Steuern“ enthält im Wesentlichen nicht angesetzte Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge sowie abzugsfähige temporäre Differenzen. Die Position „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Berichtsjahr im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung des Ergebnisses aus at Equity bilanzierten Anteilen. Die aperiodischen Effekte resultieren im Wesentlichen aus der Entscheidung der Finanzverwaltung bezüglich der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften.

Da im RGJ 2010 sowie in der Vergleichsperiode keine Aktiven und Passiven latenten Steuern erfasst wurden, kann auf eine Aufgliederung der latenten Steuern auf die einzelnen Bilanzposten verzichtet werden.

[8] Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner

Der Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner, der auf die Inhaber des Hybridkapitals entfällt, beträgt 11 Mio. € (Vorjahr: 39 Mio. €).

Der Ergebnisanteil sonstiger nicht beherrschender Anteilseigner in der Vergleichsperiode in Höhe von -114 Mio. € entfällt im Wesentlichen auf konzernfremde Anteilseigner der Volkswagen AG, der AUDI AG, Ingolstadt, Deutschland, und der Scania AB, Södertälje, Schweden.

[9] Ergebnis je Aktie

		RGJ 2010	2009/10
Fortgeführte Tätigkeiten			
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten	Mio. €	1.286	5.741
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	Mio. €	11	23
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Andere	Mio. €		0
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	1.275	5.718
Ergebnisanteil Stammaktien (unverwässert)	Mio. €	637,2	2.858,7
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (unverwässert)	Mio. €	637,8	2.859,3
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert)	Mio. €	637,2	2.858,7
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert)	Mio. €	637,8	2.859,3
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	87.500.000	87.500.000
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	87.500.000	87.500.000
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (unverwässert)	€	7,28	32,67
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (unverwässert)	€	7,29	32,68
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (verwässert)	€	7,28	32,67
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (verwässert)	€	7,29	32,68
Aufgegebene Geschäftsbereiche			
Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	Mio. €	0	-6.195
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	Mio. €	0	16
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Andere	Mio. €	0	-114
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	0	-6.097
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert und unverwässert)	Mio. €	0,0	-3.048,5
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert und unverwässert)	Mio. €	0,0	-3.048,5
Ergebnis je Stammaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	€	0,00	-34,84
Ergebnis je Vorzugsaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	€	0,00	-34,84

Das Ergebnis je Aktie wird aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE durch die Anzahl der im Geschäftsjahr insgesamt ausgegebenen Aktien ermittelt. Im Geschäftsjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

[10] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich der Finanzmittelbestand des Porsche SE Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und Mittelabflüsse verändert hat. Hierzu werden die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung nach laufender Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit (einschließlich Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingelder) sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt.

Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt. Der Mittelzu- und Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit umfasst neben Zu- und Abgängen bei den Sach- und Finanzanlagen, den Immateriellen Vermögenswerten und den Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien auch Zahlungsmittelzu- und -abgänge aufgrund von Veränderungen des Konsolidierungskreises. Ferner werden Ein- und Auszahlungen aus dem Erwerb und der Veräußerung von auf Barausgleich gerichteten und in der Vergleichsperiode zur Aktienkursicherung sowie sonstigen Zwecken eingesetzten Aktienoptionen im Investitionsbereich dargestellt. Ebenfalls werden hier die Veränderungen der Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingelder ausgewiesen.

Die Kapitalflussrechnung der Vergleichsperiode war durch die Einbeziehung des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bis zu deren Entkonsolidierung maßgeblich beeinflusst. Insbesondere der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit war durch die operative Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Geschäftsbereiche geprägt. Die im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangenen Finanzmittelbestände werden im Investitionsbereich ausgewiesen. Hiervon entfallen auf den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern 343 Mio. € und auf den Volkswagen Konzern 22.877 Mio. €.

Im Zahlungsmittelzu- und -abfluss aus Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen, aus der Tilgung von Krediten, Anleihen und Schuldverschreibungen, an nicht beherrschende Anteilseigner und Hybridkapitalgeber auch die Zahlungsmittelzuflüsse aus der Aufnahme von Krediten, Anleihen und Schuldverschreibungen sowie die Veränderung der Sonstigen Finanzschulden ausgewiesen.

Der Posten „Einzahlungen aus sonstigen Finanzschulden“ beinhaltet in der Vergleichsperiode im Wesentlichen die von der Porsche Zwischenholding GmbH an die Porsche SE in Form eines Darlehens weitergereichte Bareinlage in Höhe von 3,9 Mrd. €, die die Volkswagen AG im Zuge der Kapitalerhöhung an der Porsche Zwischenholding GmbH erbracht hatte.

Demgegenüber wird, ausgehend vom Ergebnis nach Steuern, der Mittelzu- und -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen, das sind, neben Abschreibungen, im Wesentlichen die Veränderungen der Rückstellungen sowie sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt.

Darüber hinaus werden Gewinne und Verluste aus dem Abgang von Aktienoptionen sowie zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge aus der Marktbewertung von Aktienoptionen zur Erhöhung der Transparenz innerhalb des Mittelzu- und -abflusses aus laufender Geschäftstätigkeit in separaten Positionen dargestellt. In den sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen sind im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus der laufenden Wertfortschreibung der at Equity bilanzierten Anteile sowie aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten. Die zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge der Vergleichsperiode betrafen insbesondere die Entkonsolidierungsergebnisse (inklusive der in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommenen, direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträge für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und den Volkswagen Konzern), den Ertrag aus der erstmaligen Einbeziehung des Volkswagen Konzerns at Equity sowie den Verwässerungseffekt aus der Kapitalerhöhung bei der Volkswagen AG.

Im Mittelzufluss/ -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

Mio. €	RGJ 2010	2009/10	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Gezahlte Zinsen	-205	-1.431	-606
Erhaltene Zinsen	77	1.157	123
Erhaltene Dividenden aus nicht konsolidierten Tochterunternehmen	0	1	0

Die Veränderungen der Bilanzposten, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, werden um nicht zahlungswirksame Effekte aus der Währungsumrechnung angepasst. Aus diesem Grund sind die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen mit den entsprechenden Werten aus der veröffentlichten Konzernbilanz nicht unmittelbar abstimmbare.

Die Überleitung der Flüssigen Mittel laut Bilanz zum Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2010	31.7.2010
Flüssige Mittel	622	898
- Termingeldanlagen	- 216	- 316
- Flüssige Mittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen	0	- 45
Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	406	537

Der Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung enthält grundsätzlich Flüssige Mittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten. Die Flüssigen Mittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, wurden als Sicherheit im Zusammenhang mit den auf Barausgleich gerichteten und in der Vergleichsperiode zur Aktienkursicherung und sonstigen Zwecken eingesetzten Aktienoptionsgeschäften hinterlegt und sind aus diesem Grund nicht im Finanzmittelbestand zum Stichtag des Vorjahres enthalten. Die Veränderungen der verfügbaren Flüssigen Mittel werden in der Kapitalflussrechnung korrespondierend zu den Zahlungsströmen aus diesen Aktienoptionen im Mittelzu- und -abfluss aus Investitionstätigkeit dargestellt.

Nachdem im RGJ 2010 die verbliebenen auf Barausgleich gerichteten Optionsgeschäfte mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG aufgelöst wurden, liegen zum 31. Dezember 2010 keine verfügbaren Flüssigen Mittel mehr vor.

Bei den Termingeldanlagen handelte es sich um kurzfristige Anlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten.

[12] Entwicklung der Sachanlagen

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 1.8.2009	13.421	9.637	11.078	3.599	37.735
Zugänge aus Erstkonsolidierung	91	1	1	5	98
Zugänge	244	631	762	879	2.516
Währungsdifferenzen	19	2	-45	-29	-53
Umbuchungen	329	409	272	-1.013	-3
Abgänge aus Entkonsolidierung	14.095	10.659	11.935	3.435	40.124
Sonstige Abgänge	9	21	133	6	169
Stand am 31.12.2009	0	0	0	0	0
Abschreibungen					
Stand am 1.8.2009	670	1.604	3.325	0	5.599
Zugänge	292	967	1.203	14	2.476
Währungsdifferenzen	6	-12	-28	-1	-35
Zugänge außerplanmäßig	0	1	50	0	51
Umbuchungen	0	0	0	0	0
Zuschreibungen	0	0	6	2	8
Abgänge aus Entkonsolidierung	967	2.548	4.467	8	7.990
Sonstige Abgänge	1	12	77	3	93
Stand am 31.7.2010	0	0	0	0	0
davon fortgeführte Tätigkeiten	0	0	0	0	0
Restbuchwert zum 31.7.2010	0	0	0	0	0
Restbuchwert zum 31.12.2010	0	0	0	0	0

In der Vergleichsperiode wurden öffentliche Zuwendungen in Höhe von 108 Mio. € von den Anschaffungskosten der Sachanlagen der aufgegebenen Geschäftsbereiche abgesetzt. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Subventionen für den Erwerb von Grundstücken und Investitionsgütern.

[13] Entwicklung der at Equity bewerteten Anteile und der übrigen Finanzanlagen

Die at Equity bewerteten Beteiligungen setzen sich zusammen aus einem Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 20.709 Mio. € (Vorjahr: 19.086 Mio. €) und einem Buchwert für die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 3.549 Mio. € (Vorjahr: 3.621 Mio. €).

Sämtliche von der Porsche SE an der Volkswagen AG gehaltenen Stamm- und Vorzugsaktien wurden für passivierte Schulden und sonstige Verpflichtungen der Porsche SE bis zu deren Begleichung oder sonstigem Entfall verpfändet. Ohne vorherige schriftliche Zustimmung eines Sicherheitentreuhänders ist eine Veräußerung von Stamm- und Vorzugsaktien vor der teilweisen Rückführung der erstrangig gesicherten Verbindlichkeiten nicht zulässig. Die Porsche SE kann indes weiterhin ihre Stimmrechte ausüben und ist, vorbehaltlich abweichender Weisung eines Pfandgläubigers in restriktiven Ausnahmefällen, weiterhin berechtigt, über Dividenden aus den Stamm- und Vorzugsaktien frei zu verfügen. Darüber hinaus kann die Porsche SE mit den Aktien in Zusammenhang stehende Bezugsrechte veräußern.

Die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde an einen Treuhänder sicherungsübereignet. Der Treuhänder hält die Beteiligung treuhänderisch für die Porsche SE und als Sicherheit für die die Porsche SE finanzierenden Banken. Die Porsche SE ist weiterhin wirtschaftlicher Eigentümer, übt die Stimmrechte aus und erhält die Gewinnausschüttungen. Die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde zur Besicherung von Finanzschulden ebenfalls verpfändet. Das Pfandrecht kann, bevor die Volkswagen AG die Möglichkeit hatte, die Beteiligung zu der im Rahmen der Put-Option vereinbarten Gegenleistung von 3,9 Mrd. € zu erwerben, nicht vollstreckt werden.

[14] Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte und der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand am 1.8.2009	12.598	403
Zugänge aus Erstkonsolidierung	0	0
Zugänge	2.354	69
Veränderung aus der at Equity-Bilanzierung	0	0
Währungsdifferenzen	- 510	0
Umbuchungen	- 2	0
Abgänge aus Entkonsolidierung	13.194	472
Sonstige Abgänge	1.246	0
Stand am 31.7.2010	0	0
Abschreibungen		
Stand am 1.8.2009	1.558	12
Zugänge	962	10
Währungsdifferenzen	- 120	0
Zugänge außerplanmäßig	43	0
Umbuchungen	0	0
Zuschreibungen	0	0
Abgänge aus Entkonsolidierung	2.364	22
Sonstige Abgänge	79	0
Stand am 31.7.2010	0	0
davon fortgeführte Tätigkeiten	0	0
Restbuchwert zum 31.7.2010	0	0
Restbuchwert zum 31.12.2010	0	0

Unter den Vermieteten Vermögenswerten wurden im Vorjahr die im Wege des Operating Leasing vermieteten Vermögenswerte der aufgegebenen Geschäftsbereiche bis zu deren Entkonsolidierung ausgewiesen.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wurden im Vorjahr Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe der aufgegebenen Geschäftsbereiche bis zu deren Entkonsolidierung ausgewiesen.

Die in der Vergleichsperiode vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen des Anlagevermögens in Höhe von insgesamt 223 Mio. € betrafen Vermögenswerte des Volkswagen Konzerns. Die Wertminderungen resultierten aus Marktveränderungen bedingt durch Volumen- und Wechselkursänderungen sowie bei den vermieteten Vermögenswerten auch bedingt durch Entwicklungen der Restwerte. Bei den Sonstigen Immateriellen Vermögenswerten waren die Wertberichtigungen aufgrund gesteigerter Risikokosten erforderlich. Der zur Ermittlung der Wertminderung herangezogene erzielbare Betrag wurde auf Basis des Nutzungswerts ermittelt. Der verwendete Abzinsungsfaktor betrug im Vorjahr 9,8%. Die Berechnungen beruhen auf 5-Jahresplanungen.

[15] Lang- und kurzfristige Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Mio. €	31.12.2010	31.7.2010
Derivative Finanzinstrumente	459	311
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
gegen Gemeinschaftsunternehmen	4.027	4.019
Sonstige Steueransprüche	1	0
Übrige Forderungen und Vermögenswerte	12	2
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	1
	4.500	4.333
davon langfristig	4.475	4.319
davon kurzfristig	25	14

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen bestehen gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns. Diesen Forderungen stehen Finanzschulden gegenüber diesen Gesellschaften in Höhe von 3.880 Mio. € (Vorjahr: 3.880 Mio. €) gegenüber.

An einer Darlehensforderung gegen die Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 2.703 Mio. € (Vorjahr: 2.703 Mio. €) besteht ein Pfandrecht zugunsten dieser Gesellschaft. Dieses Pfandrecht dient der Besicherung einer Verbindlichkeit der Porsche SE gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH in gleicher Höhe, die unter den Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen erfasst ist. Die Porsche Zwischenholding GmbH ist zur Verwertung des Pfandrechts berechtigt, wenn die Porsche SE mit fälligen Zahlungen in Bezug auf die gesicherte Verbindlichkeit gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH in Verzug geraten sollte.

Während der Darlehenslaufzeit besteht keine Aufrechnungsmöglichkeit, solange kein zwingender oder fakultativer Insolvenzgrund bei der Porsche SE eingetreten ist. Mit Fälligkeit des Darlehensrückzahlungsanspruchs kann die Aufrechnung erklärt werden. Die Volkswagen AG steht bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH 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 einer Darlehensforderung gegenüber der Porsche AG in Höhe von 1.313 Mio. € (Vorjahr: 1.313 Mio. €). Der Darlehensvertrag enthält außerdem eine Vorfälligkeitsklausel im Falle der Insolvenz der Porsche AG. Eine Aufrechnung mit der Verbindlichkeit gegenüber der Porsche AG in Höhe von 1.177 Mio. € ist nicht möglich, solange kein zwingender oder fakultativer Insolvenzgrund bei der Porsche AG eingetreten ist.

In Höhe von insgesamt 136 Mio. € (Vorjahr: 136 Mio. €) übersteigen daher die Darlehensforderungen gegenüber dem Porsche Zwischenholding GmbH Konzern die korrespondierenden Finanzschulden. Für diesen Teilbetrag besteht somit weder eine Einstandserklärung der Volkswagen AG noch eine Aufrechnungsmöglichkeit.

Aus Finanzgarantien sind Haftungsvergütungen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) unter den Übrigen Forderungen und Vermögenswerten aktiviert.

Sicherheiten werden grundsätzlich zum Vertragsabschluss bilanziert, die Ausbuchung erfolgt mit Ablauf des Vertragsverhältnisses.

Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Netto-Buchwerten der Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte sind überwiegend unverzinslich. In den langfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind Derivative Finanzinstrumente in Höhe von 459 Mio. € (Vorjahr: 303 Mio. €) enthalten.

Die Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte abzüglich der Derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 4.041 Mio. € (Vorjahr: 4.022 Mio. €). Dieser teilt sich auf die finanziellen Forderungen mit einem Buchwert von 4.027 Mio. € (Vorjahr: 4.020 Mio. €), die Finanzgarantien mit einem Buchwert von 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) und die Nicht-finanziellen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte mit einem Buchwert von 12 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) auf. In den Nicht-finanziellen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind im Wesentlichen abgegrenzte Aufwendungen im Zusammenhang mit der für das Jahr 2011 geplanten Kapitalerhöhung enthalten.

Die positiven Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2010	31.7.2010
Zeitwerte aus:		
Zinnsicherung	0	2
Aktionsoptionsgeschäfte	0	8
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	459	301
Vermögenswerte, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	459	311
	459	311

Die Optionen auf sonstige Unternehmensanteile beinhalten den positiven beizulegenden Zeitwert für die Put-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Das Recht auf Ausübung der Put-Option wurde zur Besicherung von Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten abgetreten. Die Ansprüche, die gegen die Volkswagen AG infolge der Ausübung der Put-Option entstehen, wurden als Sicherheit für Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten verpfändet.

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe [24] näher erläutert.

[16] Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten

Die Ertragsteuerforderungen betreffen überwiegend Rückforderungen von Kapitalertragsteuern, die im Zusammenhang mit erhaltenen Ausschüttungen bzw. Dividenden stehen.

Die Ertragsteuerverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen aus den Rückstellungen umgegliederte Beträge für anstehende Gewerbesteuerzahlungen.

[17] Flüssige Mittel

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen. Im Zusammenhang mit den auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, deren Auflösung im Rumpfgeschäftsjahr abgeschlossen wurde, bestand zum Bilanzstichtag des Vorjahres eine Verpfändung der Flüssigen Mittel in Höhe 45 Mio. €. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Flüssigen Mittel.

[18] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Porsche SE Konzern-Eigenkapitalpiegel dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt 175 Mio. € (Vorjahr: 175 Mio. €) und ist wie im Vorjahr in 87.500.000 Stammaktien sowie 87.500.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 € entfällt, aufgeteilt und voll eingezahlt. Die Vorzugsaktien sind bei Vorliegen eines Bilanzgewinns mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

Die ordentliche Hauptversammlung hat am 30. November 2010 Beschlüsse zu einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen, zur Ermächtigung zur Ausgabe von Wandelanleihen, Genussrechten, Gewinnschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente sowie zur Schaffung eines bedingten und eines genehmigten Kapitals gefasst. Der durch die Instrumente insgesamt höchstens zu erzielende Bruttoemissionserlös beträgt 5 Mrd. €. Zu Zusagen nahe stehender Personen und Unternehmen in Bezug auf die Kapitalerhöhung wird auf Anhangangabe [29] verwiesen.

Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen

Das Grundkapital der Gesellschaft wird gegen Bareinlagen um bis zu 2,5 Mrd. € auf bis zu 2,675 Mrd. € durch Ausgabe von bis zu 1,25 Milliarden neuen Stammaktien und bis zu 1,25 Milliarden neuen Vorzugsaktien, jeweils mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 1 € je Stückaktie, erhöht. Der Vorstand wird mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter Berücksichtigung der vor Durchführung der Kapitalerhöhung herrschenden Marktsituation den Bezugspreis je Aktie bestmöglich, keinesfalls aber unter 2,00 € je Aktie festsetzen. Die Anzahl der auszugebenden neuen Stamm- und Vorzugsaktien ergibt sich jeweils aus der Division des je Aktiegattung zu erzielenden Bruttoemissionserlöses in Höhe von 2,5 Mrd. € durch den festzusetzenden Bezugspreis. Das Bezugsrecht der Inhaber von Stammaktien auf Vorzugsaktien und der Inhaber von Vorzugsaktien auf Stammaktien ist in dem Kapitalerhöhungsbeschluss ausgeschlossen (so genannter „gekreuzter Bezugsrechtsausschluss“). Aufgrund aktienrechtlicher Vorgaben darf die Zahl der neu auszugebenden Vorzugsaktien die Zahl der neu auszugebenden Stammaktien nicht übersteigen. Der Kapitalerhöhungsbeschluss wurde am 13. Januar 2011 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen. Der Beschluss wird ungültig, wenn die Durchführung der Kapitalerhöhung nicht bis zum Ablauf des 30. Mai 2011 oder unter im Beschluss näher bezeichneten Voraussetzungen bis zum 30. August 2011 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen ist.

Ermächtigung zur Ausgabe von Wandelanleihen, Genussrechten, Gewinnschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 29. November 2015 einmalig oder mehrmals Wandelanleihen, Genussrechte, Gewinnschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 5 Mrd. € auszugeben. Die Einräumung von Wandlungsrechten oder Auferlegung von Wandlungspflichten auf Stammaktien und Vorzugsaktien ist auf insgesamt je 87,5 Mio. Stamm- und Vorzugsaktien beschränkt. Der Vorstand ist zur Begebung von Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht nur ermächtigt, wenn jeweils gleichzeitig im Verhältnis des Anteils der beiden Aktiengattungen am Grundkapital Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht auf Stammaktien und Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht auf stimmrechtslose Vorzugsaktien zum Bezug angeboten werden sowie das Bezugsrecht für Inhaber von Aktien einer Gattung auf die Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht auf Aktien der jeweils anderen Gattung ausgeschlossen wird (so genannter „gekreuzter Bezugsrechtsausschluss“). Das Bezugsverhältnis für die Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht und der Wandlungspreis muss für die Inhaber beider Aktiengattungen gleich festgesetzt werden. Der Wandlungspreis für eine Stamm- oder Vorzugsaktie darf in keinem Fall einen Betrag von 2,00 € unterschreiten. Zudem darf der Wandlungspreis den Bezugs- bzw. Wandlungspreis, der bei teilweiser Durchführung der vorgenannten Kapitalerhöhung oder teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals bzw. im Rahmen einer früheren Ausgabe von Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht festgelegt wurde, nicht unterschreiten.

Bedingtes Kapital

Das Grundkapital ist um bis zu 87.500.000,00 € durch Ausgabe von bis zu 87.500.000 neuen auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Vorzugsaktien, die mit denselben satzungsmäßigen Rechten wie die in der Satzung der Gesellschaft beschriebenen stimmrechtslosen Vorzugsaktien ausgestattet sind, jeweils als Stückaktien, bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung etwaiger auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Vorzugsaktien bei Ausübung von Wandlungsrechten oder Erfüllung von Wandlungspflichten an die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen bzw. Kombinationen dieser Instrumente. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorstehend bezeichneten Ermächtigungsbeschlusses jeweils zu bestimmenden Wandlungspreis. Das bedingte Kapital wurde am 13. Januar 2011 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 29. November 2015 das Grundkapital der Gesellschaft um insgesamt bis zu 87.500.000,00 € durch ein- oder mehrmalige Ausgabe neuer Stammaktien oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bareinlagen oder Sacheinlagen zu erhöhen. 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. Das genehmigte Kapital wurde am 13. Januar 2011 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen.

Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats im Fall der gleichzeitigen Ausgabe von Stammaktien und stimmrechtslosen Vorzugsaktien im Verhältnis des Anteils der Gattungen am Grundkapital das Bezugsrecht der Inhaber von Aktien einer Gattung auf Aktien der anderen Gattung auszuschließen (so genannter „gekreuzter Bezugsrechtsausschluss“). Der Vorstand ist ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, sofern neue auf den Inhaber lautende Stammaktien gegen Sacheinlagen zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Teilen von Unternehmen, Beteiligungen an Unternehmen oder sonstigen Vermögensgegenständen ausgegeben werden. Der festzusetzende Bezugspreis darf in keinem Fall einen Betrag von € 2,00 unterschreiten. Zudem darf der Bezugspreis einen Bezugs- bzw. Wandlungspreis, der bei teilweiser Durchführung der vorgenannten Kapitalerhöhung gegen Bareinlage bzw. im Rahmen einer Ausgabe von Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht festgelegt wurde, nicht unterschreiten.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Einstellungen aus Aufgeldern und ist zum Vorjahr unverändert.

Gewinnrücklagen

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um die Rücklage für angesammelte Gewinne, Rücklagen für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren, Rücklagen für Cashflow Hedges, die Rücklage für Währungsumrechnung, die Rücklage für at Equity bewertete Anteile und die Neubewertungsrücklage.

Die Rücklage für angesammelte Gewinne enthält die laufenden und die in Vorjahren von der Porsche SE und den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne. Hierzu gehören auch umgegliederte Neubewertungsrücklagen aus entkonsolidierten Tochterunternehmen. In diesem Posten werden zudem Steuereffekte aus der Bilanzierung von Hybridkapital, das nicht beherrschenden Anteilseignern zuzurechnen ist, erfasst.

In der Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren werden gegebenenfalls Änderungen des beizulegenden Zeitwerts dieser Wertpapiere erfasst.

In der Rücklage für die Absicherung von Cashflows wird der Teil des Gewinns oder Verlusts aus Sicherungsinstrumenten zur Absicherung von Cashflows erfasst, der dem effektiven Teil der Absicherung zuzuordnen ist.

Die Rücklage für Währungsumrechnung dient der Erfassung von Differenzen aus der Umrechnung der Abschlüsse der ausländischen Tochterunternehmen.

In der Rücklage für at Equity bewertete Anteile werden direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Beteiligungen separat erfasst.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2010 einen Bilanzgewinn in Höhe von 440 Mio. € aus. Ein Vorschlag an die Hauptversammlung zur Verwendung des Bilanzgewinns lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses durch den Vorstand noch nicht vor.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Veränderung der direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen (-) und Erträge (+), die sowohl auf Aktionäre der Porsche SE als auch auf nicht beherrschende Anteilseigner entfallen:

Mio. €	Vor Steuern	Steuern	Nach Steuern
RGJ 2010			
Erträge/Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)			
Im Eigenkapital erfasste Änderungen des kumulierten übrigen Eigenkapitals	758	0	758
	758	0	758
2009/10			
Erträge/Aufwendungen aus der Währungsumrechnung			
Im Eigenkapital erfasste Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen	-234	0	-234
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	-73	0	-73
	-307	0	-307
Erträge/Aufwendungen aus der Marktbewertung von Wertpapieren			
Im Eigenkapital erfasste Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	196	-58	138
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	-219	64	-155
	-23	6	-17
Erträge/Aufwendungen aus der Absicherung von Cashflows			
Im Eigenkapital erfasste Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	1.310	-551	759
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	-948	469	-479
	362	-82	280
Erträge/Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)			
Im Eigenkapital erfasste Änderungen des kumulierten übrigen Eigenkapitals	319		319
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	-13		-13
	306		306
	338	-76	262

In den direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen aus at Equity bilanzierten Anteilen sind folgende Bestände enthalten: Erträge aus der Währungsumrechnung vor Steuern in Höhe von 1.176 Mio. € (Vorjahr: 1.342 Mio. €), Erträge aus der Marktbewertung von Wertpapieren vor Steuern in Höhe von 35 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €), Aufwendungen aus Cashflow Hedges vor Steuern in Höhe von 455 Mio. € (Vorjahr: 1.593 Mio. €), direkt im Eigenkapital erfasste Erträge aus at Equity bilanzierten Anteilen nach Steuern in Höhe von 133 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €) sowie Steuererträge in Höhe von 170 Mio. € (Vorjahr: 458 Mio. €).

Von den Veränderungen der direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträge entfallen folgende Werte auf die nicht beherrschenden Anteilseigner:

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Erträge/Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	0	- 164
Erträge/Aufwendungen aus der Marktbewertung von Wertpapieren	0	1
Erträge/Aufwendungen aus der Absicherung von Cashflows	0	718
Steuern	0	- 196
Erträge/Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	0	9
	0	368

Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber

Das zum Bilanzstichtag ausgewiesene Hybridkapital hat ein Nominalvolumen von 360 Mio. € (Vorjahr: 360 Mio. €). Das Hybridkapital verfügt über eine unbegrenzte Laufzeit. Es stellt gemäß den Regelungen des IAS 32 Eigenkapital des Konzerns dar.

Nicht beherrschende Anteilseigner – Andere

Die in der Vergleichsperiode dargestellten sonstigen nicht beherrschenden Anteilseigner entfallen im Wesentlichen auf außenstehende Anteilseigner der Volkswagen AG, der Scania AB sowie der AUDI AG und wurden infolge der Entkonsolidierungen in der Vergleichsperiode ausgebucht.

Aktienoptionsplan

Der auf Ebene des in der Vergleichsperiode entkonsolidierten Volkswagen Konzerns bestehende Aktienoptionsplan räumte den Begünstigten – dem Vorstand der Volkswagen AG, dem Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnungen von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbriefte das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien.

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen in der Vergleichsperiode ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Nominalwert der Wandelschuld- verschreibung	Anzahl der Wandelrechte	Anzahl der wandelbaren Stammaktien
	€	Stück	Stück
Stand am 1.7.2009	39.505,92	15.432	154.320
Im Geschäftsjahr aufgrund der Entkonsolidierung abgegangen	39.505,92	15.432	154.320
Stand am 31.7.2010	0	0	0

Nachfolgend werden die Entwicklung der ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen der sechsten bis achten Tranche in der Vergleichsperiode sowie ihre Ausübungspreise dargestellt:

	Durchschnittlicher Wandelpreis je Wandelschuld- verschreibung ¹	Wandelschuld- verschreibungen
	€	Stück
Stand am 1.7.2009	554,75	15.432
Im Geschäftsjahr aufgrund der Entkonsolidierung abgegangen	554,75	15.432
Stand am 31.7.2010	0	0

¹ Wandelpreis je zehn Aktien

Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement im Porsche SE Konzern erfolgte bis zum Wegfall der Kontrolle über den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern bzw. den Volkswagen Konzern Anfang Dezember 2009 und der damit verbundenen Entkonsolidierungen zweistufig. Dabei steuerten der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und der Volkswagen Konzern auf einer ersten Stufe ihr Kapital nach individuellen Vorgaben. Auf Gesamtkonzernebene erfolgte auf einer zweiten Stufe ein Monitoring beider Konzerne sowie von Konsolidierungseffekten und Auswirkungen aus Kaufpreisallokationen.

Seit dem Verlust der Kontrolle über die aufgegebenen Geschäftsbereiche in der Vergleichsperiode konzentriert sich das Kapitalmanagement des Porsche SE Konzerns auf die Holdinggesellschaft Porsche SE. Ziel ist eine kontinuierliche Steigerung des Unternehmenswerts, die Sicherung der Liquidität und die risikoadäquate Verzinsung von Guthaben. Mit den genannten Zielsetzungen sollen die Interessen der Anteilseigner und der Mitarbeiter sowie der übrigen Anspruchsgruppen nachhaltig gesichert werden. Durch ein systematisches Anlage- und Finanzierungsmanagement stellt die Porsche SE sicher, dass sowohl die Kapitalkosten als auch die Kapitalstruktur optimiert werden.

Das Gesamtkapital des Porsche SE Konzerns, definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzschulden, stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2010	31.7.2010
Eigenkapital	17.214	15.197
Anteil am Gesamtkapital	61 %	58 %
Langfristige Finanzschulden	3.880	5.864
Kurzfristige Finanzschulden	6.964	4.961
Summe Finanzschulden	10.844	10.825
Anteil am Gesamtkapital	39 %	42 %
Gesamtkapital	28.058	26.022

[19] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Porsche SE Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen.

Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen und waren von untergeordneter Bedeutung.

Die im Porsche SE Konzern bestehenden Altersversorgungssysteme basieren auf rückstellungsfinanzierten Leistungszusagen (Defined Benefit Plans). Die Rückstellungen für leistungsorientierte Versorgungspläne werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) errechnet. Die Pensionsverpflichtungen werden dabei mit dem Barwert der am Bewertungsstichtag erdienten Pensionsansprüche unter Berücksichtigung wahrscheinlicher künftiger Erhöhungen von Renten und Gehältern bilanziert. Der Verpflichtungsumfang für aktive Mitarbeiter erhöht sich jährlich um die Aufzinsung und um den Barwert der im Wirtschaftsjahr neu erdienten Pensionsansprüche. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens- und Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) gegenüber den Rechnungsannahmen.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Versorgungsleistungen basieren grundsätzlich auf der Beschäftigungsdauer, auf dem bezogenen Entgelt und dem Beschäftigungsgrad der begünstigten Mitarbeiter. Die unmittelbaren und mittelbaren Verpflichtungen umfassen solche aus bereits laufenden Pensionen sowie Anwartschaften für zukünftig zu zahlende Pensionen und Altersruhegelder. Zudem besteht mit der Porsche VarioRente in Deutschland ein persönliches Vorsorgekapital, das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die Berechnung der Pensionsverpflichtung erfolgt nach versicherungsmathematischen Methoden. Hierin enthalten sind Annahmen zu künftigen Lohn- und Gehaltstrends sowie Rententrends. Der Bewertung liegen die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde:

in %	Deutschland	
	RGJ 2010	2009/10
Abzinsungssatz	4,80	4,80
Lohn- und Gehaltssteigerungen	3,00	3,00
Karrieretrend	0,50	0,50
Rentensteigerungen	1,50	1,00

Im RGJ 2010 waren die ergebniswirksam erfassten Beträge von untergeordneter Bedeutung (Vorjahr: Dienstzeitaufwand in Höhe von 1 Mio. €).

Die Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen sowie des Planvermögens zu Marktwerten wird nachfolgend dargestellt. Das Planvermögen der Vergleichsperiode war dabei vollständig den entkonsolidierten aufgegebenen Geschäftsbereichen zuzuordnen. In den fortgeführten Tätigkeiten ist kein Planvermögen für leistungsorientierte Zusagen vorhanden.

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Stand am 1.8.	8	17.222
Währungsdifferenzen	0	137
Dienstzeitaufwand	0	184
Zinsaufwand	0	383
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0	-46
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-1	1
Geleistete Rentenzahlungen	0	-319
Mitarbeiterbeiträge für betriebliche Altersvorsorge	0	5
Veränderung Konsolidierungskreis	0	-17.559
Sonstige Veränderungen	1	0
Stand am 31.12. bzw. 31.7.	8	8

Entwicklung des Planvermögens

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Stand am 1.8.	0	3.510
Währungsdifferenzen	0	123
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0	85
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	0	-12
Geleistete Rentenzahlungen	0	-49
Arbeitgeberbeiträge	0	115
Mitarbeiterbeiträge	0	6
Veränderung Konsolidierungskreis	0	-3.781
Sonstige Veränderungen	0	3
Stand am 31.12. bzw. 31.7.	0	0

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Barwert der rückstellungsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	8	8
Nettoverpflichtung	8	8
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	-1	-1
Bilanzwerte zum 31.12. bzw. 31.7.	7	7
davon Pensionsrückstellungen	7	7
davon sonstiger Vermögenswert	0	0

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, also die Abweichungen zwischen der gemäß den versicherungsmathematischen Annahmen erwarteten und der tatsächlichen Entwicklung der Verpflichtungen und Vermögenswerte, können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Mio. €	RGJ 2010	2009/10	2008/09	2007/08	2006/07
Leistungsorientierte Verpflichtung	8	8	17.222	760	744
Planvermögen	0	0	-3.510	-41	-43
Unterdeckung (+)/Überdeckung (-)	8	8	13.712	719	701
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	-8,8%	1,7%	-0,7%	13,1%	6,0%
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-	-	-0,5%	-1,7%	1,3%

[20] Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen

Mio.€	31.12.2010		31.7.2010	
		davon Restlaufzeit bis ein Jahr		davon Restlaufzeit bis ein Jahr
Ertragsteuerrückstellungen	148	148	1.398	1.398
Sonstige Rückstellungen	92	75	145	62
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	10	10	11	10
Übrige Sonstige Rückstellungen	82	65	134	52

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Gratifikationen, Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Übrigen Sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Steuererstattungszinsen sowie für Prozesskosten.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 82 % innerhalb eines Jahres und zu 18 % in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren erwartet.

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.8.2010	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2010
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	11	8	3	6	10
Übrige Sonstige Rückstellungen	134	28	28	52	82
	145	36	31	58	92

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im RGJ 2010 von untergeordneter Bedeutung.

[21] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Bei den ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 33 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) handelt es sich im Wesentlichen um Verbindlichkeiten aus Rechts- und Beratungsleistungen.

[22] Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Die Finanzschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
31.12.2010			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.964	6.964	0
Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3.880	0	3.880
	10.844	6.964	3.880
31.7.2010			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.945	4.961	1.984
Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3.880	0	3.880
	10.825	4.961	5.864

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Die Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns. Ihnen stehen unter den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesene Darlehensforderungen in Höhe von 4.016 Mio. € (Vorjahr: 4.016 Mio. €) sowie sonstige Forderungen in Höhe von 11 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) gegenüber. Zu bestehenden Aufrechnungsmöglichkeiten wird auf Anhangangabe [15] verwiesen.

[23] Lang- und kurzfristige Sonstige Verbindlichkeiten

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2010	31.7.2010
Sonstige Steuerverbindlichkeiten	2	4
Sonstige Verbindlichkeiten		
gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	1	3
Derivative Finanzinstrumente	942	417
Übrige Verbindlichkeiten	148	150
	1.093	574
davon langfristig	1.088	540
davon kurzfristig	5	34

Die Position Derivative Finanzinstrumente umfasst Zinssicherungsgeschäfte und die Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. In der Vergleichsperiode enthielt diese Position zudem noch Buchwerte von auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG.

In den langfristigen Sonstigen Verbindlichkeiten sind Derivative Finanzinstrumente in Höhe von 942 Mio. € (Vorjahr: 395 Mio. €) enthalten.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten abzüglich der Derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 151 Mio. € (Vorjahr: 157 Mio. €). Dieser teilt sich auf die finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 149 Mio. € (Vorjahr: 153 Mio. €) und die nicht-finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 2 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) auf. Die nicht-finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen Sonstige Steuerverbindlichkeiten.

Die negativen Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2010	31.7.2010
Aktionsoptionsgeschäfte	0	22
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	942	395
Verbindlichkeiten aus Derivaten, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	942	417
	942	417

Die Optionen auf sonstige Unternehmensanteile beinhalten den beizulegenden Zeitwert der Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Die Ansprüche, die auf Ebene der Porsche SE infolge der Ausübung der Call-Option entstehen, wurden als Sicherheit für Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten verpfändet.

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe [24] näher erläutert.

Sonstige Angaben

[24] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1 Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Im Porsche SE Konzern sind die Prozesse des Risikocontrollings klar definiert. Die Prozesse regeln insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation im Porsche SE Konzern, die Überwachung des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG, die Entwicklung des Zinsniveaus an den Kapitalmärkten sowie das Monitoring der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. Bis zur vollständigen Auflösung der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG umfassten die Prozesse des Risikocontrollings zudem das Monitoring des Status dieser Geschäfte. Die Prozesse orientieren sich an den gesetzlichen Vorgaben. Dabei werden die Risiken durch geeignete Informationssysteme identifiziert, analysiert und überwacht.

Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst. Der Porsche SE Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf über den Einsatz Derivativer Finanzinstrumente. Die verwendeten Derivativen Finanzinstrumente wurden insbesondere für Zwecke des Risikomanagements von Zinsrisiken abgeschlossen. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zudem wurden Derivative Finanzinstrumente für den Verkauf der bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH abgeschlossen.

Zu weiteren Erläuterungen wird auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ im Konzernlagebericht der Porsche SE verwiesen.

2 Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der positiven beizulegenden Zeitwerte der Ansprüche gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten. Zudem besteht das Kredit- und Ausfallrisiko in Höhe gegebener Finanzgarantien. Dem Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte wird durch angemessene Wertberichtigungen unter Berücksichtigung bestehender Sicherheiten Rechnung getragen. Zur Reduzierung des Ausfallrisikos bei Originären Finanzinstrumenten werden verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie beispielsweise die Einholung von Einstands- und Freistellungsverpflichtungen oder Haftungsvergütungen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie Derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und in geringerem Umfang internationale Kontrahenten. Derivative Finanzinstrumente werden nach einheitlichen Vorgaben abgeschlossen und fortlaufend überwacht.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

Auf eine Darstellung der Klassen mit untergeordneter Bedeutung wird verzichtet.

Das Kredit- und Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte stellt sich nach Bruttobuchwerten folgendermaßen dar:

Mio. €	Weder überfällig noch wert- berichtigt
31.12.2010	
Sonstige finanzielle Forderungen	4.029
Derivative Finanzinstrumente	459
Flüssige Mittel	622
	5.110
31.7.2010	
Sonstige finanzielle Forderungen	4.021
Derivative Finanzinstrumente	311
Flüssige Mittel	898
	5.230

Innerhalb des Porsche SE Konzerns existieren keinerlei überfällige oder wertberichtigte finanziellen Vermögenswerte.

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Wertberichtigungen zum 1.8.	0	864
Kursdifferenzen	0	0
Zuführung	0	0
Verbrauch	0	0
Auflösung	0	0
Veränderung Konsolidierungskreis	0	-864
Wertberichtigungen zum 31.12. bzw. 31.7.	0	0

In der Berichtsperiode bestand kein Wertberichtigungsbedarf.

Die Bonitätseinstufung der Bruttobuchwerte weder überfälliger noch wertberichtigter finanzieller Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	Gesamt
31.12.2010			
Sonstige finanzielle Forderungen	4.029	0	4.029
Derivative Finanzinstrumente	459	0	459
Flüssige Mittel	622	0	622
	5.110	0	5.110
31.7.2010			
Sonstige finanzielle Forderungen	4.021	0	4.021
Derivative Finanzinstrumente	311	0	311
Flüssige Mittel	898	0	898
	5.230	0	5.230

Die mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. Die Zuordnung zu den Risikoklassen erfolgt auf Basis von externen Ratings oder der Liquiditätsplanungen der Kreditnehmer, welche deren Zahlungsfähigkeit belegen. In letzterem Fall wird auch die Einhaltung sämtlicher vorhandener Covenants aus anderen Kreditvereinbarungen zum Bilanzstichtag überprüft.

3 Liquiditätsrisiko

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche SE Konzerns wird durch eine Liquiditätsplanung laufend überwacht. Darüber hinaus stellt eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln und bestätigten Kreditlinien die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Für die Porsche SE beträgt der Gesamtkreditrahmen zum Bilanzstichtag 8.500 Mio. € (Vorjahr: 8.500 Mio. €), von dem zum Bilanzstichtag 7.000 Mio. € (Vorjahr: 7.000 Mio. €) in Anspruch genommen werden, so dass eine noch ungenutzte Linie in Höhe von 1.500 Mio. € (Vorjahr: 1.500 Mio. €) für die Porsche SE verbleibt. Auf die Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken auf Ebene des Porsche SE Konzerns sowie auf Risiken im Zusammenhang mit finanzwirtschaftlichen Kennzahlen innerhalb der Risikoberichterstattung im Konzernlagebericht wird verwiesen. Die liquiden Mittel umfassen die in der Bilanz ausgewiesenen Flüssigen Mittel (zur Zusammensetzung wird auf Anhangangabe [17] verwiesen).

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten und Finanzgarantien:

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2010				
Finanzschulden	7.351	4.331	0	11.682
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33	0	0	33
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2	149	0	151
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	0
Finanzgarantien	3.298	0	0	3.298
	10.684	4.480	0	15.164
31.7.2010				
Finanzschulden	5.418	6.435	0	11.853
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6	0	0	6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	7	149	0	156
Derivative Finanzinstrumente	22	0	0	22
Finanzgarantien	3.248	0	0	3.248
	8.701	6.584	0	15.285

Im Posten Derivative Finanzinstrumente sind im Vorjahr Effekte aus Zinssicherung und Aktioptionsgeschäften enthalten.

Die Finanzgarantien sind im Wesentlichen für Finanzschulden des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns ausgesprochen. Für diese Finanzgarantien liegt eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe von 49,9% vor; dies entspricht einer Freistellungserklärung in Höhe von 1.646 Mio. € (Vorjahr: 1.621 Mio. €).

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang und dem Lagebericht ersichtlich sind.

4 Marktpreisrisiko

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

In der Berichtsperiode war der Porsche SE Konzern Zins- und Aktienkursrisiken sowie Risiken aus den Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH ausgesetzt. Die Risiken resultieren aus Finanzierungsaktivitäten, den im Berichtsjahr noch vorhandenen, aber bis zum Bilanzstichtag vollständig aufgelösten auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, aus den Schwankungen im Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH und in geringem Umfang aus Geldanlagen. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken teilweise durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen bzw. auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch die Finanzabteilung der Porsche SE koordiniert.

Grundsätzlich orientieren sich Sicherungsgeschäfte in Art und Umfang am Grundgeschäft. Sicherungsgeschäfte dürfen nur zur Sicherung bestehender Grundgeschäfte oder möglicher Transaktionen abgeschlossen werden. Dabei dürfen nur nach Art und Volumen bewilligte Finanzinstrumente eingegangen werden.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

Das Marktpreisrisiko aus der Zinssicherung und der Put- sowie Call-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH wird auf Basis einer Sensitivitätsanalyse ermittelt. In der Vergleichsperiode wurde zudem für die Aktienkursrisiken das Marktpreisrisiko mit Hilfe eines Value-at-Risk-Modells dargestellt.

Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt. Im Rahmen der Value-at-Risk-Berechnung wurde auf Grundlage einer historischen Simulation die potenzielle Veränderung des Marktpreises ermittelt. Der Value-at-Risk gibt im Sinne einer Maximalbetrachtung den potenziellen künftigen Verlust eines bestimmten Portfolios über einen vorgegebenen Zeitraum (Haltedauer) mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit an, der vermutlich nicht überschritten wird. Das Risikomaß sagt jedoch nichts über die Verteilung und die erwartete Verlusthöhe aus, falls tatsächlich eine Überschreitung stattfindet.

4.2 Marktpreisrisiken

4.2.1 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze. Dies hat bei Tagesgeldern sowie bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Verbindlichkeiten Auswirkungen auf das laufende Zinsergebnis, kann sich daneben aber auch auf den bilanzierten Marktwert bei festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten auswirken. Zur Sicherung der variabel verzinslichen Verbindlichkeiten werden Zinskontrakte abgeschlossen.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Hierbei werden Effekte auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital dargestellt, die aus Marktzinssätzen als Risikovariablen resultieren. Eine Erhöhung des Marktzinsniveaus zum 31. Dezember 2010 um 50 bps hätte sich, wie in der Vergleichsperiode bei einer Erhöhung um 100 bps, nicht auf das Eigenkapital ausgewirkt. Ein Absinken des Marktzinsniveaus zum 31. Dezember 2010 um 50 bps hätte sich, wie im Vorjahr, ebenfalls nicht auf das Eigenkapital ausgewirkt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2010 um 50 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 3 Mio. € höher gewesen (Vorjahr: bei einer Erhöhung des Marktzinsniveaus um 100 bps 7 Mio. € höher) gewesen. Eine Verminderung des Marktzinsniveaus zum 31. Dezember 2010 um 50 bps hätte sich, wie im Vorjahr, nicht auf das Ergebnis ausgewirkt.

4.2.2 Aktienkursrisiko

Im Zusammenhang mit der ehemals geplanten Aufstockung des Anteils an der Volkswagen AG wurden Aktienoptionsgeschäfte abgeschlossen. Auf Grundlage einer historischen Simulation auf Basis der letzten 360 Tage und bei einer Haltedauer von 10 Tagen und einem Konfidenzniveau von 95 % sowie unter Zugrundelegung der beizulegenden Zeitwerte betrug der Value-at-Risk in der Vergleichsperiode 65 Mio. €. Die zum Bilanzstichtag der Vorperiode vorhandenen Aktienoptionsgeschäfte wurden im RGJ 2010 vollständig aufgelöst.

4.2.3 Risiko aus Put- und Call-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH

Das Marktpreisrisiko resultiert aus der Schwankung des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH. Dies hat Auswirkungen auf die Bewertung der Put- und der Call-Option und damit auf deren Bewertung in der Bilanz sowie das Ergebnis in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Ermittlung des Unternehmenswerts basiert auf den für Zwecke des Werthaltigkeitstests für die at Equity bilanzierte Beteiligung verwendeten, wesentlichen Bewertungsparametern (auf die Darstellung dieser Parameter im Abschnitt Konsolidierungskreis wird verwiesen). Das Risiko aus der Schwankung des Unternehmenswerts wird mittels einer Sensitivitätsanalyse ermittelt.

Wenn der Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH zum 31. Dezember 2010 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Konzernergebnis um 264 Mio. € (Vorjahr: 132 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn der Unternehmenswert zum 31. Dezember 2010 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Konzernergebnis um 265 Mio. € (Vorjahr: 133 Mio. €) höher ausgefallen.

Da die Optionen unter der Bedingung eines Scheiterns der Verschmelzung im Sinne der GLV stehen, hängt deren Bewertung von der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen ab. Eine Änderung dieser Einschätzung erhöht bzw. vermindert bei ansonsten unveränderten Bewertungsparametern den Bilanzansatz linear; die hieraus resultierende Veränderung der Bilanzposten wird erfolgswirksam erfasst und wirkt sich entsprechend auf die Ertragslage des Porsche SE Konzerns aus. Der Vorstand der Porsche SE schätzt die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen zum Bilanzstichtag mit 50% (Vorjahr: 30%) ein. Ein Scheitern der Verschmelzung im Sinne der Grundlagenvereinbarung liegt vor, wenn die Verschmelzungsbeschlüsse der Hauptversammlungen der Porsche SE und der Volkswagen AG nicht bis zum 31. Dezember 2011 gefasst wurden oder erhobene Klagen auch nach Durchführung eines Freigabeverfahrens der Eintragung der Verschmelzung in das Handelsregister entgegenstehen. Auf die Erläuterungen im Prognosebericht im Abschnitt „Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns“ sowie auf Erläuterungen im Risikobericht im Abschnitt „Risiken aus Finanzinstrumenten“ des Konzernlageberichts der Porsche SE wird verwiesen.

Wenn die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit zum 31. Dezember 2010 nicht 50%, sondern statt dessen 70% betragen hätte, wäre das Konzernergebnis um 193 Mio. € niedriger ausgefallen. Wenn die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit zum 31. Dezember 2010 nicht 50%, sondern statt dessen 30% betragen hätte, wäre das Konzernergebnis um 193 Mio. € höher ausgefallen. Wenn die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit zum 31. Juli 2010 nicht 30%, sondern statt dessen 50% betragen hätte, wäre das Konzernergebnis um 63 Mio. € niedriger ausgefallen. Wenn die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit zum 31. Juli 2010 nicht 30%, sondern statt dessen 10% betragen hätte, wäre das Konzernergebnis um 63 Mio. € höher ausgefallen.

Eine teilweise kompensatorische Wirkung ergibt sich aus der Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG at Equity, da sich die Bilanzierung der Optionen auf Ebene Volkswagen AG gegenläufig im anteiligen, der Porsche SE zuzurechnenden Ergebnis in Höhe ihres Kapitalanteils an der Volkswagen AG auswirkt.

5 Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Im RGJ 2010 erfolgt wie in der Vergleichsperiode in den fortgeführten Tätigkeiten keine Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen.

6 Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nominalvolumina der aktivierten und passivierten Derivativen Finanzinstrumente:

Mio. €	Nominalvolumen			Nominalvolumen gesamt
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre	
31.12.2010				
Zinssicherung	7.000	0	0	7.000
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	0	7.786	0	7.786
	7.000	7.786	0	14.786
31.7.2010				
Zinssicherung	5.000	2.000	0	7.000
Aktioptionen mit positivem Buchwert	469	0	0	469
Aktioptionen mit negativem Buchwert	469	0	0	469
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	0	7.786	0	7.786
	5.938	9.786	0	15.724

Zum Bilanzstichtag befanden sich keine Aktioptionen mehr im Bestand. Für die verbliebenen Derivativen Finanzinstrumente wird kein Hedge Accounting angewendet. Die Nominalvolumina der Optionen auf sonstige Unternehmensanteile enthalten in Höhe von 3.893 Mio. € die Put-Option sowie in gleicher Höhe die Call-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

Marktwerte der Derivat-Volumina werden anhand der Marktdaten zum Bilanzstichtag, teilweise, sofern keine geeigneten Marktdaten verfügbar sind, auch anhand historischer Daten, sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt.

Die Ermittlung der Marktwerte von Finanzinstrumenten erfolgt anhand von Börsennotierungen, von Referenzkursen oder von anerkannten Berechnungsmodellen, wie beispielsweise der Discounted Cashflow-Methode. Dabei werden im Bedarfsfalle folgende Zinsstrukturkurven zugrunde gelegt (Angaben in %):

EUR	31.12.2010	31.7.2010
Zins für sechs Monate	1,23	1,11
Zins für ein Jahr	1,51	1,39
Zins für fünf Jahre	–	2,15
Zins für zehn Jahre	–	2,95
Zins für fünfzehn Jahre	–	3,33

Die folgende Aufstellung zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten sowie die Gegenüberstellung der Buchwerte und der beizulegenden Zeitwerte:

Mio. €	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	31.12.2010		31.7.2010	
		Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva					
Derivative Finanzinstrumente		459	459	311	311
Zinssicherung	HfT	0	0	2	2
Aktionsoptionsgeschäfte	HfT	0	0	8	8
Sonstige Derivate	HfT	459	459	301	301
Sonstige finanzielle Forderungen	LaR	4.027	4.027	4.020	4.020
Finanzgarantien	LaR	2	2	1	1
Flüssige Mittel	LaR	622	622	898	898
Passiva					
Finanzschulden		10.844	10.880	10.825	10.880
Finanzschulden	FLAC	10.844	10.880	10.825	10.880
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	33	33	6	6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	149	149	153	153
Derivative Finanzinstrumente		942	942	417	417
Aktionsoptionsgeschäfte	HfT	0	0	22	22
Sonstige Derivate	HfT	942	942	395	395

Aus Wesentlichkeitsgründen wird der beizulegende Zeitwert für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

In der Bilanz werden die beizulegenden Zeitwerte der Finanzderivate unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bzw. den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, lassen sich in die folgende Bewertungshierarchie einstufen:

Mio. €	31.12.2010	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivative Finanzinstrumente	459	0	0	459
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	459	0	0	459
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivative Finanzinstrumente	942	0	0	942
Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	942	0	0	942
Mio. €	31.7.2010	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivative Finanzinstrumente	311	0	2	309
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	311	0	2	309
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivative Finanzinstrumente	417	0	0	417
Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	417	0	0	417

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten, zum Beispiel von Wertpapieren, dargestellt, für die ein Marktpreis für identische Finanzinstrumente auf aktiven Märkten direkt ermittelt werden kann. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten in Stufe 2, beispielsweise von Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten wie Währungskursen oder Zinskurven gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 errechnen sich anhand von Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Dazu gehören auch Optionen auf Eigenkapitalinstrumente von nicht börsennotierten Unternehmen. Die Zuordnung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH erfolgt daher zu Level 3. Die Bewertung der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG erfolgte in einem Zeitraum zu Beginn der Vergleichsperiode auf Basis des jüngsten Geschäftsvorfalles zwischen sachverständigen, vertragswilligen und unabhängigen Geschäftspartnern. Für diesen Zeitraum erfolgte die Zuordnung dieser auf Barausgleich gerichteten Optionen zu Level 2. Seither erfolgt deren Bewertung auf Basis eines anerkannten Bewertungsverfahrens. Die Inputfaktoren für dieses Bewertungsverfahren werden nicht ausschließlich marktbezogen ermittelt, sondern basieren teilweise auf historischen Daten. Seit dem Zeitpunkt des Beginns der Anwendung des anerkannten Bewertungsverfahrens in der Vergleichsperiode bis zu deren vollständiger Auflösung im RGJ 2010 zum Geschäftsjahresende erfolgt die Zuordnung der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG zu Level 3.

Die Veränderung der beizulegenden Zeitwerte, die im RGJ 2010 sowie im Geschäftsjahr 2009/10 Level 3 zugeordneten wurden, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Mio. €	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden
Stand am 1.8.2010	309	417
Zugänge (Zukäufe)	74	24
Umgliederung von Level 2 in Level 3	0	0
Gesamtergebnis	0	0
erfolgswirksam	228	- 525
erfolgsneutral	0	0
Abgang (Verkäufe)	152	24
Stand am 31.12.2010	459	942
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse RGJ 2010		
Sonstiges betriebliches Ergebnis	228	- 525
davon entfallend auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	158	- 547

Mio. €	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden
Stand am 1.8.2009	0	0
Zugänge (Zukäufe)	256	803
Umgliederung von Level 2 in Level 3	0	408
Gesamtergebnis	81	-170
erfolgswirksam	81	-170
erfolgsneutral	0	0
Abgang (Verkäufe)	28	964
Stand am 31.7.2010	309	417
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse 2009/10		
Sonstiges betriebliches Ergebnis	81	-170
davon entfallend auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	301	-395

Die für die Bewertung der von der Porsche SE gehaltenen Optionen auf die dort verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH maßgeblichen Risikovariablen sind der jeweilige Unternehmenswert sowie die Einschätzung des Vorstands zur Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit. Die Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis werden in Kapitel 4.2.3 dieser Anhangangabe dargestellt.

Für die Ermittlung der Sensitivität des beizulegenden Zeitwerts der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG in der Vergleichsperiode wurde der Inputfaktor Volatilität verändert. Wenn sich für die Ermittlung der Volatilität der Betrachtungszeitraum in der Vergleichsperiode um 30 Tage verringert hätte, wäre das Ergebnis der Vergleichsperiode um 1 Mio. € niedriger ausgefallen; wenn sich der Betrachtungszeitraum um 30 Tage verlängert hätte, wäre dieses Ergebnis um 1 Mio. € höher ausgefallen.

Die Zuordnung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden im Sinne des IAS 39 auf die jeweiligen Bewertungskategorien stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2010	31.7.2010
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	459	311
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	459	311
Kredite und Forderungen (LaR)	4.651	4.919
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	942	417
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	942	417
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	11.026	10.984

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente	- 298	- 135
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	- 298	- 135
Kredite und Forderungen (LaR)	75	121
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	- 213	- 755

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten ergeben sich aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert inklusive Zinsen.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Kredite und Forderungen umfassen Zinserträge.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten beinhalten überwiegend Zinsaufwendungen.

[25] Eventualschulden

Mio.€	31.12.2010	31.7.2010
Bürgschaften	0	0
Gewährleistungen	0	0
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	0
Sonstige Eventualschulden	0	0

Rechtsstreitigkeiten

Nach Kenntnis der Porsche SE – die nicht Beteiligte der Ermittlungsverfahren ist und daher nur eingeschränkte Kenntnis von Gegenstand und Stand der Ermittlungen hat – ermittelt die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien. Die Vorwürfe umfassen nach Angaben der Staatsanwaltschaft Erklärungen der Verantwortlichen der Porsche SE gegenüber der Öffentlichkeit beziehungsweise das zeitweise Unterlassen notwendiger Erklärungen in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG in den Jahren 2007 bis 2009. Ferner ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder wegen des Verdachts der Untreue zum Nachteil der Porsche SE. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft besteht der Verdacht, dass die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder im Zuge des Erwerbs

der Beteiligung an der Volkswagen AG existenzgefährdende Risiken für das Unternehmen durch Abschluss von Aktienkurssicherungsgeschäften eingegangen waren. Zudem ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen Holger P. Härter und zwei Mitarbeiter der Porsche SE wegen des Verdachts des Kreditbetrugs hinsichtlich eines bereits zurückgeführten Kredits. Mit dem Abschluss der Ermittlungen ist voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen.

Beim United States District Court des Southern District of New York in den USA haben 46 Kläger sechs Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE erhoben. Die Kläger machen Schäden in Höhe von mehr als 2,5 Mrd. US-\$ geltend. In drei der sechs Klagen sind Beklagte auch die früheren Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter. In den Klagen wird unterstellt, dass die Maßnahmen der Porsche SE im Rahmen des Aufbaus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 Marktmanipulation und Wertpapierbetrug unter Verstoß gegen den U.S. Securities Exchange Act sowie Betrug im Sinne des Common Law darstellen. Porsche ist der Auffassung, dass die Klagen unzulässig und unbegründet sind und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags entgegengetreten. Das US-Gericht hat sämtliche Klagen in erster Instanz als unzulässig abgewiesen. Gegen diese Entscheidung haben sämtliche Kläger im Januar 2011 Berufung eingelegt.

In Deutschland haben institutionelle Investoren Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften gegen die Porsche SE beantragt. Die behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich auf angeblich entgangenen Gewinn und werden von den Investoren insgesamt mit rund 2,5 Mrd. € beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

Beim Landgericht Stuttgart ist im Jahr 2010 die Bestellung eines Sonderprüfers beantragt worden. Der Antrag bezieht sich auf die Prüfung von Vorgängen bei der Geschäftsführung von Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft im Zusammenhang mit Kurssicherungsgeschäften, welche die Porsche SE zur wirtschaftlichen Absicherung von gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt beabsichtigten Zukäufen von Volkswagen-Aktien abgeschlossen hatte, sowie auf Zahlungsvereinbarungen mit und Abfindungszahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE. Sollte dem Antrag stattgegeben werden, hätte der Sonderprüfer über das Ergebnis seiner Prüfung auch dann zu berichten, wenn dabei Tatsachen bekannt würden, die geeignet wären, der Gesellschaft einen nicht unerheblichen Nachteil zuzufügen. Dies brächte das Risiko der Ausforschung und des Bekanntwerdens von Geschäftsgeheimnissen mit sich. Käme ein Sonderprüfer zu der Auffassung, dass bei dem zu prüfenden Vorgang Unredlichkeiten oder grobe Verletzungen des Gesetzes oder der Satzung vorgekommen sind, könnte der Inhalt seines Berichts Anlass für weitere Klagen auf Schadensersatz gegen die Gesellschaft und deren Organe bieten und die von der Gesellschaft vertretene Rechtsposition in den auf Leistung von Schadensersatz gerichteten Verfahren in den USA und in Deutschland sowie gegebenenfalls in künftigen Verfahren erheblich schwächen. Die Porsche SE hält den Antrag für unbegründet und wird sich gegen den Antrag verteidigen.

Zu hieraus resultierenden Risiken im Zusammenhang mit der geplanten Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG verweisen wir auf den Abschnitt „Rechtliche Risiken“ im Risikobericht der Porsche SE im Konzernlagebericht.

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

Für eventuelle finanzielle Belastungen aus anderen Gerichts- oder Schiedsverfahren sind in angemessener Weise Rückstellungen gebildet worden.

[26] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Fällig			Gesamt
	1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
31.12.2010				
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1	4	0	5
31.7.2010				
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1	4	1	6

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen resultieren aus Treuhandverhältnissen und Garantien.

Der Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Miet- und Leasingzahlungen beträgt 0 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €). Es bestanden für diese Leasingverhältnisse zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln.

[27] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Gegen die vom United States District Court des Southern District of New York in den USA abgewiesene Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE haben sämtliche Kläger im Januar 2011 Berufung eingelegt.

Im Januar 2011 hat ein Privatinvestor Klage gegen die Porsche SE und einen weiteren Beklagten auf Leistung von Schadensersatz in Höhe von rund 3 Mio. € erhoben. Der Kläger behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Informationen sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen zu sein und in Folge der Kursentwicklung im Jahr 2008 aus diesen Optionsgeschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Die Klage ist derzeit beim Landgericht Stuttgart rechtshängig. Die Porsche SE hält den behaupteten Anspruch für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Zudem hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart am 22. Februar 2011 mitgeteilt, dass die Ermittlungen gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien länger dauern als geplant. Mit dem Abschluss der Ermittlungen ist voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen. Ferner ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder wegen des Verdachts der Untreue zum Nachteil der Porsche SE. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft besteht der Verdacht, dass die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder im Zuge des Erwerbs der Beteiligung an der Volkswagen AG existenzgefährdende Risiken für das Unternehmen durch Abschluss von Aktienkursicherungsgeschäften eingegangen waren. Die Ermittlungen wegen des Verdachts der handelsgestützten (nicht: informationsgestützten) Marktmanipulation sind nach Angaben der Staatsanwaltschaft eingestellt worden. Für weitere Einzelheiten zum Stand dieses Verfahrens wird auf Anhangangabe [25] verwiesen.

Am 18. Februar 2011 haben drei Kläger eine Schadensersatzklage beim New York State Court eingereicht. In ihrer Klage, die der Porsche SE noch nicht zugestellt worden ist, behaupten sie Ansprüche wegen Betrugs im Sinne des Common Law und ungerechtfertigter Bereicherung auf Grund ähnlicher Behauptungen wie in den oben genannten US-Klagen. Die Kläger behaupten, mindestens 390 Mio. US-\$ verloren zu haben. Die Porsche SE hält diese Klage für unzulässig und unbegründet.

[28] Angaben gemäß § 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 trägt 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 betragen (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“

Mitteilung vom 5. Oktober 2010:

Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 5. Oktober 2010 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE am 29. September 2010 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 % und 75 % überschritten hat und zu diesem Tag 90,00 % (78.750.000 Stimmrechte) beträgt.

1. Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG 24,43 % der Stimmrechte (21.379.200 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG über die folgenden kontrollierten Unternehmen zuzurechnen, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE 3 % oder mehr beträgt: Wolfgang Porsche GmbH und Familie Porsche Beteiligung GmbH, jeweils Grünwald.

2. Weiterhin sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG davon 65,57 % der Stimmrechte (57.370.800 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 Satz 1 WpHG aus den von den folgenden Unternehmen gehaltenen Aktien zuzurechnen, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, jeweils Grünwald, und Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.

Düsseldorf, den 5. Oktober 2010

[29] Nahe stehende Unternehmen und Personen

Nach IAS 24 müssen Personen oder Unternehmen, die die Porsche SE beherrschen oder von ihr beherrscht werden, angegeben werden. Im Rahmen eines Konsortialvertrags üben die Familien Porsche und Piëch direkt bzw. indirekt eine Beherrschung auf die Porsche SE aus.

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen sowie deren nahe Familienangehörige, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, d. h. an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, diese jedoch nicht beherrschen. Dies betrifft im RGJ 2010 Mitglieder des Aufsichtsrates und Vorstandes der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige.

Die Familien Porsche und Piëch als Stammaktionäre der Porsche SE und die Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, haben im Rahmen des Gesamtkonzepts der GLV eine Kapitalerhöhungszusage in Bezug auf die geplante Kapitalerhöhung bei der Porsche SE vereinbart. In der Kapitalerhöhungszusage hatten sich die Stammaktionäre der Porsche SE verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen einer Kapitalerhöhung bei der Porsche SE mit einem Emissionsvolumen von bis zu 5,0 Mrd. € (zur Hälfte in Stamm- und zur Hälfte in Vorzugsaktien) zuzustimmen und eine Einlage in Höhe von voraussichtlich 2,5 Mrd. € zu erbringen. Am 30. November 2010 wurden in Umsetzung dieser Zusage auf der Hauptversammlung die erforderlichen Beschlüsse für die Durchführung einer Kapitalerhöhung gefasst. Die Porsche Gesellschaft m.b.H., 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. € sicherzustellen bzw. unter weiteren bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen Wandelschuldverschreibungen oder unter dem genehmigten Kapital auszugebende Stammaktien mit einem Gesamtbezugspreis von voraussichtlich 2,5 Mrd. € zu zeichnen.

Darüber hinaus bestehen zwischen dem Porsche SE Konzern und den Familien Porsche und Piëch sowie deren verbundenen Unternehmen nur noch Leistungsbeziehungen von untergeordneter Bedeutung. In der Vergleichsperiode lagen bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns Liefer- und Leistungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft in Höhe von 1.568 Mio. € und Leistungsbeziehungen aus dem Designgeschäft in Höhe von 0,4 Mio. € vor.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche SE Konzern einen maßgeblichen Einfluss oder gemeinschaftliche Führung ausüben kann.

In der Vergleichsperiode werden für den Zeitraum bis zur Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns nur die Beziehungen zu nicht vollkonsolidierten Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen des Volkswagen Konzerns dargestellt. In diesem Zeitraum bestanden Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft. Zudem wurden Beratungs- und Entwicklungsleistungen sowie Finanzdienstleistungen erbracht. Diese wurden ausnahmslos zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

Seit dem Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche in der Vergleichsperiode übt die Porsche SE maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern (assoziiertes Unternehmen) und gemeinschaftliche Führung über den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern (Gemeinschaftsunternehmen) aus. Es werden ab diesem Zeitpunkt Beziehungen zu sämtlichen Unternehmen dieser beiden ehemaligen Teilkonzerne dargestellt. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen sind von diesen Konzernen erhaltene Dividenden bzw. Ausschüttungen in Höhe von insgesamt 282 Mio. € (Vorjahr aus Konzernsicht: 327 Mio. €) enthalten.

Es bestehen zudem Beziehungen zum Porsche Zwischenholding GmbH Konzern in Form von Forderungen und Verbindlichkeiten mit marktüblicher Verzinsung (vgl. hierzu Anhangangaben [15] und [22]). Es wurden Finanzdienstleistungen an Gesellschaften dieses Konzerns erbracht, die zu Finanzerträgen in Höhe von insgesamt 78 Mio. € (Vorjahr: 116 Mio. €) führten; dem stehen als Aufwand erfasste erhaltene Leistungen in diesem Bereich in Höhe von 73 Mio. € (Vorjahr: 144 Mio. €) gegenüber. Darüber hinaus wurden Finanz- und sonstige Garantien gegenüber Gesellschaften dieses Konzerns mit einem Gesamtvolumen von 3.428 Mio. € gegeben, für die die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme als sehr gering eingeschätzt wird und für die eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe eines Anteils von 49,9% vorliegt (für weitere Einzelheiten auf Anhangangabe [24] wird verwiesen).

Im Zuge der GLV und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge hat die Porsche SE mit der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns darüber hinaus insbesondere folgende Vereinbarungen getroffen:

- 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.
- 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.
- Die Volkswagen AG stellt die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Zwischenholding GmbH frei (vgl. hierzu Anhangangabe [24]).
- Die Volkswagen AG steht bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH oder der Porsche AG für Darlehensverpflichtungen dieser Gesellschaften gegenüber der Porsche SE ein, soweit diese Verpflichtungen bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche SE hätten erfüllt werden können (vgl. hierzu Anhangangabe [15]).
- Die Porsche SE hat zur Besicherung zweier Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns eine Darlehensforderung gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH und die Beteiligung an der Volkswagen AG verpfändet (vgl. hierzu Anhangangaben [15] und [22]).
- Darüber hinaus stellt die Porsche SE die Porsche Zwischenholding GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen frei, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen.

Bezüglich der verbleibenden 50,1 % an der Porsche Zwischenholding GmbH, die von einem Treuhänder für die Porsche SE gehalten werden, haben sich die Porsche SE und die Volkswagen AG wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Die Put-Option ist von der Porsche SE vom 15. November 2012 bis einschließlich 14. Januar 2013 sowie nochmals vom 1. Dezember 2014 bis einschließlich 31. Januar 2015 ausübbar. Die Call-Option kann von der Volkswagen AG vom

1. März 2013 bis einschließlich 30. April 2013 sowie nochmals vom 1. August 2014 bis einschließlich 30. September 2014 ausgeübt werden. Der Basispreis beider Optionen beträgt 3.883 Mio. € und unterliegt bestimmten Anpassungen (zu den Buchwerten dieser Optionen sowie zu gestellten Sicherheiten wird auf Anhangangabe [15] und Anhangangabe [23] verwiesen). Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) haben sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH sich ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Sollten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Zwischenholding GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, erhöht sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Zwischenholding GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile.

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. Soweit ein etwaig einbehaltener Betrag nicht zur Erfüllung von Ansprüchen der Volkswagen AG verwendet wurde, ist der einbehaltene Betrag am 30. Juni 2016 an die Porsche SE auszuführen, es sei denn, eine Geltendmachung von Freistellungsansprüchen gegen die Gesellschaft ist zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich.

Die Volkswagen AG hat die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Die nachfolgende Übersicht enthält die zwischen dem Porsche SE Konzern und nahe stehenden Unternehmen und Personen erbrachten und empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten.

Mio.€	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	RGJ 2010	2009/10	RGJ 2010	2009/10
Familien Porsche und Piëch	0	1568	0	65
Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats	0	0	0	0
Gemeinschaftsunternehmen	360	2033	73	370
Assoziierte Unternehmen	158	1866	547	438
Versorgungspläne	0	1	0	0
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	0	833	0	386
	518	6.301	620	1.259

Mio.€	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2010	31.7.2010	31.12.2010	31.7.2010
Familien Porsche und Piëch	0	0	0	0
Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats	0	0	0	0
Gemeinschaftsunternehmen	4.027	4.019	3.881	3.883
Assoziierte Unternehmen	459	302	942	395
	4.486	4.321	4.823	4.278

Für den Vorstand und die Mitglieder des Aufsichtsrats sind im Rumpfgeschäftsjahr 2010 kurzfristig fällige Leistungen in Höhe von 1,6 Mio. € (Vorjahr: 6,6 Mio. €) erbracht worden. Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses wurden im Rumpfgeschäftsjahr 2010 nicht erbracht (Vorjahr: 0,9 Mio. €).

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betrafen im Vorjahr Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen für aktive Mitglieder des Vorstands. Da die Porsche SE selbst keine Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands trägt, betrafen die Zuführungen im Vorjahr ausschließlich die Vorstandstätigkeit in den aufgegebenen Geschäftsbereichen im Zeitraum vom Eintritt in den Vorstand der Porsche SE bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 0,3 Mio. € (Vorjahr: 3,1 Mio. €).

Gegenüber Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats wurden in der Vergleichsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche in geringfügigem Umfang Lieferungen und Leistungen erbracht, die im Wesentlichen aus Beziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft resultieren. Diese wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet. Darüber hinaus haben Unternehmen, die den aufgegebenen Geschäftsbereichen des Porsche SE Konzerns zuzurechnen sind, in der Vergleichsperiode bis zu deren Entkonsolidierung mit Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands als Personen in Schlüsselpositionen bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

[30] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Rumpfgeschäftsjahr 2010 auf 0,9 Mio. € (Vorjahr: 4,1 Mio. €). Sie umfassen die von der Porsche SE geleisteten Vergütungen. In der Vergleichsperiode wurden in den Gesamtbezügen zudem, zeitanteilig, Vergütungen für die Vorstandstätigkeit in den aufgegebenen Geschäftsbereichen im Zeitraum vom Eintritt in den Vorstand der Porsche SE bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche berücksichtigt.

Die Vorstandsmitglieder erhalten von der Porsche SE lediglich eine erfolgsunabhängige Grundvergütung. Die im Vorjahr zeitanteilig berücksichtigte Vergütung für die Vorstandstätigkeit in den aufgegebenen Geschäftsbereichen enthielt neben einem erfolgsunabhängigen auch erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile. In der Vorstandsvergütung war ein Bestandteil mit langfristiger Anreizwirkung in Höhe von 0,3 Mio. € enthalten.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das RGJ 2010 belaufen sich auf 0,6 Mio. € (Vorjahr: 2,9 Mio. €). Sie beinhalteten in der Vergleichsperiode, neben Bezügen für die Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche SE, zeitanteilig bis zur jeweiligen Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche auch die Bezüge für Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien im Sinne des § 125 Absatz I, Satz 3 AktG in den aufgegebenen Geschäftsbereichen. Sämtliche Bezüge sind kurzfristig fällig.

Es bestehen keine weiteren Verpflichtungen gegenüber Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des Lageberichts ist, dargestellt.

[31] Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Rumpfgeschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH, Stuttgart, gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	RGJ 2010	2009/10
Abschlussprüfung	345	645
Sonstige Bestätigungsleistungen	0	1.001
Steuerberatungsleistungen	1.000	1.900
Sonstige Leistungen	787	5.224
	2.132	8.770

Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB werden in der Vergleichsperiode unter den Sonstigen Leistungen auch Beratungsleistungen an die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften in Höhe von 4,1 Mio. € ausgewiesen, die in der Zeit bis zur Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns am 3. Dezember 2009 erbracht wurden.

[32] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben am 13. Oktober 2010 die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung abgegeben und den Aktionären der Porsche SE auf der Homepage www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 28. Februar 2011

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Thomas Edig

Hans Dieter Pötsch

Matthias Müller

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Porsche SE zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 28. Februar 2011

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Thomas Edig

Hans Dieter Pötsch

Matthias Müller

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

„Wir haben den von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalspiegel und Anhang – sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Rumpfgeschäftsjahr vom 1. August bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Stuttgart, den 28. Februar 2011

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Wollmert
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE

Dr. Wolfgang Porsche
(Vorsitzender)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
Volkswagen AG, Wolfsburg
- B) Porsche Holding GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)
Porsche Retail GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)
Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)
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)

Hans Baur

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Berthold Leibinger GmbH, Ditzingen

Berthold Huber

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg (stv. Vorsitz)
AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)
Siemens AG, München (stv. Vorsitz)

Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz
Bin Jassim Al-Thani

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

Prof. Dr. Ulrich Lehner

- A) 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
Autostadt GmbH, Wolfsburg
Wolfsburg AG, Wolfsburg
- B) Auto 5000 GmbH, 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
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
Porsche Austria GmbH, Salzburg

Dr. Hans Michel Piëch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt
- B) Porsche Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)
Porsche Austria GmbH, Salzburg (Vorsitz)
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
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt
Voith GmbH, Heidenheim
- B) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH &
Co. KG, Bietigheim-Bissingen
PGA S.A., Paris
Eterna S.A., Grenchen

Werner Weresch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

**Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn
(Vorsitzender)**

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

Hans Dieter Pötsch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
AUDI AG, Ingolstadt
Volkswagen Financial Services AG,
Braunschweig (Vorsitz)
Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)
Allianz Versicherungs-AG, München
(bis 21. Dezember 2010)
- 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
VfL Wolfsburg Fussball GmbH, Wolfsburg

**Dr. Ing. E. h. 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

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.

Matthias Müller (seit 13. Oktober 2010)

- A) Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-
Bissingen
- B) Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Hong Kong Ltd., Hong Kong
Porsche (China) Motors Ltd., Guangzhou
Porsche Enterprises Inc., Wilmington
SEAT S.A., Martorell

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Dezember 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

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2010¹

Mio. €	31.12.2010	31.7.2010
Aktiva		
Anlagevermögen		
Finanzanlagen	24.771	24.771
	24.771	24.771
Umlaufvermögen		
Forderungen	4.027	4.348
Sonstige Vermögensgegenstände	302	230
Flüssige Mittel	622	887
	4.951	5.465
Rechnungsabgrenzungsposten	35	53
	29.757	30.289
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	175	175
Kapitalrücklage	122	122
Gewinnrücklagen	17.102	12.184
Bilanzgewinn	440	4.496
	17.839	16.977
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7	6
Übrige Rückstellungen	258	1.566
	265	1.572
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.000	7.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18	3
Übrige Verbindlichkeiten	4.635	4.737
	11.653	11.740
	29.757	30.289

¹ Der Jahresabschluss der Porsche SE ist nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften (HGB) erstellt und wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Der vollständige Jahresabschluss der Porsche SE kann bei der Porsche SE, Abteilung Finanzpresse und Investor Relations, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, angefordert werden.

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

Mio. €	RGJ 2010	2009/10
Sonstige betriebliche Erträge	32	641
Personalaufwand	- 11	- 18
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 44	- 631
Beteiligungsergebnis	353	9.850
Zinsergebnis	- 113	- 851
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	217	8.991
Außerordentliche Aufwendungen	- 2	0
Steuern	664	0
Jahresüberschuss	879	8.991
Einstellung in Gewinnrücklagen	- 439	- 4.495
Bilanzgewinn	440	4.496



Impressum

Herausgeber

Porsche Automobil Holding SE
Stuttgart

Fotografie

Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt

Gestalterische Konzeption

Simone Leonhardt
Frankfurt

Gesamtherstellung

IThaus Münster GmbH & Co. KG
Kornwestheim

Inhouse produziert mit FIRE.sys