

Geschäftsbericht

2012



Wesentliche Kennzahlen

		2012 IFRS	2011 IFRS	2010' IFRS
Porsche SE Konzern				
Bilanzsumme	Mio. €	31.211	32.965	29.666
Eigenkapital ²	Mio. €	30.150	21.645	17.214
At Equity bewertete Anteile	Mio. €	27.517	28.008	24.258
Personalaufwand	Mio. €	14	14	11
Finanzergebnis	Mio. €	-30	-185	-104
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	7.861	28	639
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	7.829	59	1.286
Ergebnis je Stammaktie ³	€	25,52	0,13	6,57
Ergebnis je Vorzugsaktie ³	€	25,53	0,14	6,58
Nettoliquidität	Mio. €	2.562	-1.522	-6.342
Mitarbeiter am 31. Dezember		29	31	36

		2012 HGB	2011 HGB	2010' HGB
Porsche SE				
Jahresüberschuss	Mio. €	1.488	146	879
Dividende je Stammaktie	€	⁴	0,754	0,00
Dividende je Vorzugsaktie	€	⁴	0,760	0,50

¹ Rumpfgeschäftsjahr vom 1.8.2010 bis 31.12.2010

² 2010 und 2011 einschließlich Hybridkapital

³ unverwässert und verwässert

⁴ Ein Vorschlag an die Hauptversammlung der Porsche SE zur Verwendung des Bilanzgewinns lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses durch den Vorstand noch nicht vor.

Beteiligungen der Porsche SE

PORSCHE SE

Anteil an Stammaktien
50,7 %
(Anteil am Gesamtkapital 32,2%)

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Audi



SEAT

ŠKODA



BENTLEY



PORSCHE



Nutzfahrzeuge



SCANIA



VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

AKTIENGESELLSCHAFT



2012

e-hybrid



2012



7

An unsere Aktionäre

8

Brief an unsere Aktionäre

10

Verwaltungsorgane der
Porsche Automobil Holding SE

14

Bericht des Aufsichtsrats

24

Corporate Governance Bericht

31

Das Unternehmen

32

Konzernlagebericht und
Lagebericht der
Porsche Automobil Holding SE

32

Wesentliche Ereignisse

41

Geschäftsverlauf

46

Kapitalmarkt

48

Ertrags-, Finanz- und
Vermögenslage

54

Porsche Automobil Holding SE
(Jahresabschluss nach HGB)

59

Vergütungsbericht

76

Wertsteigernde Faktoren

107

Chancen und Risiken der
zukünftigen Entwicklung

139

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

140

Prognosebericht und Ausblick

144

Märkte



3

149

Konzernabschluss

151 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

152 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

153 Konzernbilanz

154 Konzern-Kapitalflussrechnung

155 Konzern-Eigenkapitalpiegel

156 Konzernanhang

256 Bilanzzeit

257 Bestätigungsvermerk

258 **Weitere Angaben**

259 Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

262 Bilanz der Porsche Automobil Holding SE

263 Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE



A large, stylized yellow number '1' is positioned above the text.

An unsere Aktionäre



Brief an unsere Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2012 war ein erfolgreiches Jahr für die Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE). Zum 1. August 2012 hat unsere Gesellschaft ihren verbliebenen Anteil am operativen Porsche-Geschäft in die Volkswagen AG eingebracht. Damit haben wir unser großes gemeinsames Ziel erreicht: den Integrierten Automobilkonzern.

Als Gegenleistung für die Einbringung erhielt die Porsche SE von der Volkswagen AG eine neue Volkswagen Stammaktie sowie Barmittel in Höhe von rund 4,5 Milliarden Euro. Ein Teil dieser Mittel wurde zur vollständigen Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verwendet, so dass die Porsche SE nun weitgehend entschuldet ist. Insgesamt verbesserte sich die Nettoliquidität zum 31. Dezember 2012 deutlich auf 2,6 Milliarden Euro.

Die Porsche SE hat sich somit zu einer finanzstarken Holding entwickelt und steht heute ausgezeichnet da. Als Ankeraktionär der Volkswagen AG werden die Porsche SE und damit auch Sie in Zukunft vom Integrierten Automobilkonzern, und insbesondere vom Synergiepotential aus der engen, operativen Zusammenarbeit der Volkswagen AG mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, profitieren.

Im Geschäftsjahr 2012 hat sich unser Kerninvestment, die Volkswagen AG, hervorragend entwickelt und dank seiner drei profitablen Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie Finanzdienstleistungen mit einem Rekordergebnis abgeschlossen. Der Volkswagen Konzern lieferte erstmals über neun Millionen Fahrzeuge an Kunden aus. Das beste Ergebnis in der Unternehmensgeschichte bestätigt den Erfolg der Mehrmarkenstrategie und zeigt, dass Volkswagen auch weltweit bestens aufgestellt ist. Die Fahrzeuge des Sportwagenbauers Porsche, der seit dem 1. August 2012 vollständig zum Volkswagen Konzern gehört, verkauften sich ebenfalls so gut wie nie zuvor: Die rund 140.000 Auslieferungen im Jahr 2012 liegen nochmals deutlich über dem Vorjahresrekord und übertreffen diesen um 18,7 Prozent.



Auch die Porsche SE blickt auf ein wirtschaftlich erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 zurück. So hat die Gesellschaft ein Konzernergebnis nach Steuern von 7,8 Milliarden Euro erzielt. Dabei profitierte die Porsche SE insbesondere von einem positiven Ergebnis aus ihrem at Equity bewerteten Anteil an der Volkswagen AG sowie von einem einmaligen positiven Ergebniseffekt aus der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG. Zudem konnte die Porsche SE ihr Finanzergebnis, insbesondere durch die vollständige Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, deutlich verbessern.

Von der positiven Unternehmensentwicklung sollen auch Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre, profitieren. Daher sieht der Dividendenvorschlag für das Geschäftsjahr 2012 eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Ausschüttung vor. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, für das abgelaufene Geschäftsjahr eine Dividende in Höhe von 2,010 Euro je Aktie an die Vorzugsaktionäre und in Höhe von 2,004 Euro je Aktie an die Stammaktionäre auszuzahlen.

Die Porsche SE hat darüber hinaus eine vielversprechende Wachstumsperspektive: Wir beabsichtigen, den überwiegenden Teil unserer Nettoliquidität für den Erwerb von Beteiligungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette zu verwenden. Derzeit analysieren und prüfen wir geeignete Beteiligungsobjekte. Parallel dazu wollen wir unsere internen Kompetenzen weiter stärken und ausgewählte, hochqualifizierte Mitarbeiter neu an Bord holen. Zudem stellt unser Expertennetzwerk einen wichtigen Erfolgsfaktor für eine erfolgreiche Beteiligungsstrategie dar. Insbesondere verfügen wir über gute Zugänge zu Industrie, Banken und Beratern, wodurch wir uns entscheidendes Know-how sichern.

Sie sehen: Wir arbeiten mit voller Konzentration und großem Engagement daran, den erfolgreich eingeschlagenen Weg der Porsche SE weiterzugehen. Dabei setzen wir weiterhin auf Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Wolfgang Porsche

Diplomkaufmann
Vorsitzender

Uwe Hück*

Stellvertretender Vorsitzender
Stellvertretender Vorsitzender des
SE-Betriebsrats der
Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Konzern- und
Gesamtbetriebsrats der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Vorsitzender des Betriebsrats
Zuffenhausen / Ludwigsburg

Seine Exzellenz Scheich

Jassim bin Abdulaziz bin Jassim Al-Thani

Chairman der Boards
Qatar Foundation International, USA
Qatar Foundation Endowment Executive Committee,
Qatar National Broadband Network Company,
Qatar Small and Medium Enterprises Authority,
Doha, Katar

Hansjörg Schmierer (seit 23. Januar 2012)*

Geschäftsführer Verwaltungsstelle
IG Metall Stuttgart

Berthold Huber*

1. Vorsitzender der IG-Metall

Prof. Dr. Ulrich Lehner

Mitglied des Gesellschafterausschusses
der Henkel AG & Co. KGaA

Peter Mosch*

Mitglied des SE-Betriebsrats der
Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der AUDI AG

Bernd Osterloh*

Vorsitzender des SE-Betriebsrats der
Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Gesamt- und Konzern-
betriebsrats 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*

Mitglied des SE-Betriebsrats der
Porsche Automobil Holding SE
Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebs-
rats und Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Mitglied des Betriebsrats
Zuffenhausen / Ludwigsburg

* Arbeitnehmersvertreter
Stand 31. Dezember 2012

Mitglieder des Vorstands

Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn

Diplom-Ingenieur

Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG
Geschäftsbereich Konzern Forschung und
Entwicklung

Matthias Müller

Diplom-Informatiker

Strategie und Unternehmensentwicklung
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

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

Hans Dieter Pötsch

Diplom-Wirtschaftsingenieur

Finanzvorstand der
Porsche Automobil Holding SE

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG
Geschäftsbereich Finanzen und Controlling

Philipp von Hagen (seit 1. März 2012)

B.Sc. (Economics), M.Phil. (Economics)

Beteiligungsmanagement
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE

Thomas Edig (bis 29. Februar 2012)

Diplom-Betriebswirt (BA)

Kaufmännische und administrative
Angelegenheiten
Mitglied des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE
(bis 29. Februar 2012)

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



Philipp von Hagen
Beteiligungsmanagement
Mitglied des Vorstands

Hans Dieter Pötsch
Finanzen
Mitglied des Vorstands



**Prof. Dr. Dr. h.c. mult.
Martin Winterkorn**
Vorsitzender des Vorstands

Matthias Müller
Strategie und
Unternehmensentwicklung
Mitglied des Vorstands

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Porsche SE kann auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 zurückblicken:

Am 1. August 2012 brachte die Porsche SE ihren operativen Holding-Geschäftsbetrieb einschließlich ihrer 50,1 prozentigen Beteiligung am operativen Porsche-Geschäft in die Volkswagen AG ein, wodurch der Integrierte Automobilkonzern realisiert wurde. Die Porsche SE erhielt aus der Transaktion eine neu geschaffene Stammaktie der Volkswagen AG sowie Barmittel in Höhe von rund 4,5 Milliarden Euro. Mit den ihr zugeflossenen Barmitteln konnten die damals bestehenden Bankverbindlichkeiten der Porsche SE in Höhe von 2 Milliarden Euro vollständig zurückgeführt werden. Der überwiegende Teil der danach verbleibenden Nettoliquidität soll für den Erwerb strategischer Beteiligungen mit Schwerpunkt entlang der automobilen Wertschöpfungskette verwendet werden. Seit Durchführung der Transaktion ist die Porsche SE eine finanzstarke Holding mit einem attraktiven Wertsteigerungspotential, mit klaren, nachhaltigen Strukturen und einer soliden Zukunftsperspektive. Die Porsche SE hält als größter Aktionär der Volkswagen AG weiterhin die Mehrheit der Stammaktien des Wolfsburger Automobilkonzerns und ist mit 32,2 Prozent an dessen Grundkapital beteiligt. Seit Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns können die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft und die Volkswagen AG im operativen Geschäft Synergien früher realisieren und einfacher zusammenarbeiten. Davon wird auch die Porsche SE über ihre Beteiligung an der Volkswagen AG maßgeblich profitieren.

Während des gesamten Geschäftsjahres befasste sich der Aufsichtsrat mit der wirtschaftlichen Situation sowie der Vermögens-, Ertrags- und Liquiditätslage der Porsche SE und der mit ihr gemäß § 15 Aktiengesetz (AktG) verbundenen Unternehmen und nahm die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Beratungs- und Kontrollaufgaben wahr.

Der Aufsichtsrat tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr in vier ordentlichen Sitzungen und zwei außerordentlichen Sitzungen. Im Falle ihrer Abwesenheit bei den Sitzungen haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt.



Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Beratungs- und Kontrollaufgaben während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher Berichte des Vorstands sowie mündlich in Sitzungen informiert. Die Berichterstattung erstreckte sich insbesondere auf die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf sowie die Geschäftspolitik und die Entwicklung der Vermögens-, 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 im Plenum und über den von ihm eingesetzten Ausschuss Integrierter Automobilkonzern intensiv mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns sowie deren Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Darüber hinaus befasste er sich mit 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 im Plenum insbesondere das Stimmverhalten der Gesellschaft in der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG bezüglich der Entlastung der Verwaltung für das Geschäftsjahr 2011 und die Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats, das Stimmverhalten der Porsche Zwischenholding GmbH in der ordentlichen Hauptversammlung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft bezüglich der Entlastung der Verwaltung für das Geschäftsjahr 2011, der Abschluss eines Dienstleistungsrahmenvertrags mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, sowie die Gründung einer Vorratsgesellschaft.

Der Aufsichtsrat hat überwacht, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führte. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur Risikoversorge und 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 Geschäftsjahr 2012

In einer außerordentlichen Sitzung am 27. Februar 2012 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Konzept zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG, der Bestellung von Herrn von Hagen zum Vorstandsmitglied der Gesellschaft, der Änderung der Vergütungsstruktur des Vorstands sowie deren Umsetzung.

In der darauf folgenden ordentlichen Sitzung am 9. März 2012 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2011 und dem Stand des Anfechtungsverfahrens bezüglich des Beschlusses der Hauptversammlung am 29. Januar 2010 über die Entlastung des Aufsichtsrats.

In einer weiteren außerordentlichen Sitzung, die am 2. Mai 2012 stattfand, behandelte der Aufsichtsrat die Tagesordnung der Hauptversammlung am 25. Juni 2012 und entschied über seine Beschlussvorschläge an die Hauptversammlung. Ferner beschloss der Aufsichtsrat über das Stimmverhalten der Porsche Zwischenholding GmbH in der ordentlichen Hauptversammlung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft bei der Entlastung der Mitglieder der Verwaltung für das Geschäftsjahr 2011.

In der zweiten ordentlichen Sitzung am 25. Juni 2012 informierte sich der Aufsichtsrat über den Stand der Prüfung des Konzepts zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG.

In der Sitzung am 4. Oktober 2012 wurde der Aufsichtsrat über die Sitzung und die dort gefassten Beschlüsse des Ausschusses Integrierter Automobilkonzern am 4. Juli 2012 unterrichtet. In der Sitzung am 4. Juli 2012 hatte der Ausschuss dem Konzept zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG sowie den Maßnahmen zur Realisierung des Konzepts zugestimmt. Ferner berichtete der Vorstand über den Stand des Investitionskonzepts, mit dem der überwiegende Teil der vorhandenen Nettoliquidität für den Erwerb strategischer Beteiligungen mit Schwerpunkt entlang der automobilen Wertschöpfungskette verwendet werden soll. Außerdem informierte sich der Aufsichtsrat über den Stand des Schadensersatzverfahrens vor dem New York State Supreme Court, des Schadensersatzverfahrens vor dem amerikanischen Federal Court, der beim Landgericht Braunschweig anhängigen Schadensersatzklagen und dem Stand der laufenden Ermittlungs- und Strafverfahren, die ehemalige Vorstandsmitglieder der Gesellschaft betreffen. Schließlich verabschiedete der Aufsichtsrat die Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG.

In der letzten Sitzung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2012, die am 6. Dezember 2012 stattfand, berichtete der Vorstand über den Stand des Investitionskonzepts und den Stand des Verfahrens vor dem New York State Supreme Court und des Verfahrens vor dem amerikanischen Federal Court. Ferner berichtete der Vorstand über eine in England eingereichte, der Gesellschaft jedoch noch nicht zugestellte Schadensersatzklage, und die mit in dieser Klage behaupteten Ansprüchen in Zusammenhang stehende – beim Landgericht Stuttgart eingereichte – negative Feststellungsklage. Außerdem informierte sich der Aufsichtsrat über den Verlauf der Hauptverhandlung im Strafverfahren wegen des Vorwurfs des Kreditbetrugs und den Stand des Ermittlungsverfahrens wegen des Vorwurfs der informationsgestützten Marktmanipulation und der Untreue gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der Gesellschaft. Schließlich befasste



sich der Aufsichtsrat mit dem Anfechtungsverfahren bezüglich des Beschlusses der Hauptversammlung am 29. Januar 2010 über die Entlastung des Aufsichtsrats.

Effiziente Arbeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum insgesamt vier Ausschüsse eingerichtet, die die Arbeit im Plenum effektiv unterstützten bzw. unterstützen. Dies sind zum einen als permanente Ausschüsse der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss sowie der Nominierungsausschuss. Zum anderen bestand im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 als sogenannter temporärer Ausschuss der im Geschäftsjahr 2011 eingerichtete Ausschuss Integrierter Automobilkonzern, der bis zum 31. Dezember 2012 gebildet worden war.

Die Ausschüsse bereiten Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie Themen vor, die im Plenum zu behandeln sind. Darüber hinaus wurden im gesetzlich zulässigen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats an einzelne Ausschüsse übertragen. Dies betrifft insbesondere den Ausschuss Integrierter Automobilkonzern.

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. Außerdem erarbeitet der Präsidialausschuss für jedes abgelaufene Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt.

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 Geschäftsjahr 2012 sechs Mal, und zwar jeweils unmittelbar vor den Aufsichtsratssitzungen. Dabei wurden neben personellen Angelegenheiten des Vorstands, wie z. B. die Bestellung von Herrn von Hagen zum Vorstandsmitglied und der Änderung der Vergütungsstruktur sowie deren Umsetzung, die jeweiligen Tagesordnungspunkte der anschließenden Aufsichtsratssitzungen thematisiert. Über die Arbeit des Präsidialausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenum regelmäßig berichtet.

Der Vermittlungsausschuss musste nicht einberufen werden.

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 im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 viermal und berichtete dem Aufsichtsratsplenum regelmäßig über seine Tätigkeit.

In seiner Sitzung am 1. März 2012 befasste sich der Prüfungsausschuss schwerpunktmäßig mit dem Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2011, dem mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlagebericht, dem aktuellen Risikobericht und der Empfehlung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2012. In der darauf folgenden Sitzung am 7. Mai 2012 behandelte der Prüfungsausschuss die Zwischenmitteilung für das erste Quartal 2012 und den aktuellen Risikobericht. Schwerpunkt der Sitzung am 27. Juli 2012 war der Halbjahresfinanzbericht 2012, die bilanziellen Auswirkungen der beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns und der Stand der Rechtsstreitigkeiten. In seiner letzten Sitzung im Geschäftsjahr 2012 am 23. Oktober 2012 befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit der Zwischenmitteilung für das dritte Quartal 2012, dem Statusbericht Compliance-Management und dem aktuellen Risikobericht.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss spricht Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner 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. Der Nominierungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2012 nicht.

Ausschuss Integrierter Automobilkonzern

Der Ausschuss Integrierter Automobilkonzern fasste anstelle des Aufsichtsratsplenums die gesetzlich erforderlichen oder sonst zweckmäßigen Beschlüsse im Zusammenhang mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns. Diese Übertragung erfolgte jeweils nur, soweit die Beschlussfassung nicht gemäß § 107 Abs. 3 Satz 3 AktG dem Aufsichtsratsplenum vorbehalten ist. Nach den Vorgaben des Aufsichtsratsbeschlusses hatte die Beschlussfassung im Ausschuss Integrierter Automobilkonzern einstimmig zu erfolgen. Der Ausschuss wurde bis zum 31. Dezember 2012 gebildet und existiert daher nicht mehr.

Der Ausschuss Integrierter Automobilkonzern bestand im Geschäftsjahr 2012 aus den folgenden Mitgliedern, den Herren Dr. Wolfgang Porsche, Uwe Hück, Prof. Dr. Ulrich Lehner, Dr. Hans Michel Piëch, Hansjörg Schmierer (seit 23. Januar 2012) und Werner Weresch. Im Berichtszeitraum hatte der Ausschuss bis zur gerichtlichen Bestellung von Herrn Hansjörg Schmierer zum Aufsichtsratsmitglied, die das Amtsgericht Stuttgart am 23. Januar 2012 vornahm, fünf, seit dem Beststellungszeitpunkt sechs Mitglieder.

Der Ausschuss tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 zweimal. In seiner Sitzung am 30. Januar 2012 informierte sich der Ausschuss Integrierter Automobilkonzern über die laufende Prüfung des Konzepts zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG.

In der zweiten und letzten Sitzung des Ausschusses Integrierter Automobilkonzern, die am 4. Juli 2012 stattfand, befasste sich der Ausschuss intensiv mit dem Konzept zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns. Nach Information durch den Vorstand und eingehender Prüfung des Konzepts beschloss der Ausschuss, dem Konzept zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG sowie den Maßnahmen zur Realisierung des Konzepts zuzustimmen.

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert, im Oktober 2012 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 im Zusammenhang mit der auf der Internetseite der Gesellschaft veröffentlichten Erklärung zur Unternehmensführung vollständig wiedergegeben. Der Aufsichtsrat überprüfte die Effizienz seiner Tätigkeit im Wege der Selbstevaluierung.

Aufgrund des Einflusses einzelner Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE auf Stammaktionäre der Porsche SE oder der bestehenden Doppelmandate einzelner Aufsichtsratsmitglieder in den Aufsichtsräten der Porsche SE und der Volkswagen AG bzw. der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft können bei diesen Aufsichtsratsmitgliedern in Einzelfällen Interessenkonflikte entstehen.

Insbesondere vor diesem Hintergrund wurde bei der Porsche SE zur Vorbereitung und Umsetzung des Konzepts zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG der Ausschuss Integrierter Automobilkonzern eingerichtet. Durch die personelle Besetzung des Ausschusses Integrierter Automobilkonzern mit vier von sechs Mitgliedern, bei denen das Bestehen der beschriebenen möglichen Interessenkonflikte ausgeschlossen war, sollten die Auswirkungen von möglichen Interessenkonflikten bei dem Ausschussvorsitzenden Dr. Wolfgang Porsche und dem Ausschussmitglied Dr. Hans Michel Piëch weiter begrenzt werden. Beide haben sich bei Abstimmungen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns der Stimme enthalten und waren auch nicht Mitglied des Ausschusses Integrierter Automobilkonzern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, der ebenfalls zur Vorbereitung und Umsetzung des Konzepts zur Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns gebildet worden war.

Soweit konkrete Interessenkonflikte bestanden oder befürchtet wurden, wurde der betreffende Interessenkonflikt dem Aufsichtsrat gegenüber offengelegt. Dies betraf im abgelaufenen Geschäftsjahr den Zustimmungsbeschluss des Aufsichtsrats zur Gründung einer GmbH als Vorbereitungsmaßnahme zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG. Die Herren Peter Mosch und Bernd Osterloh nahmen an dieser Abstimmung nicht teil. Die anderen Aufsichtsratsmitglieder, die zugleich Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, und zwar die Herren Dr. Wolfgang Porsche, Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche, nahmen an der Abstimmung über die Gründung einer GmbH teil.

Bei der Beschlussfassung über das Stimmverhalten der Porsche Zwischenholding GmbH in der Hauptversammlung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft bei der Einzelentlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2011 haben sich die bei dieser Beschlussfassung allein abstimmenden Anteilseignervertreter, die zugleich auch Mitglied des Aufsichtsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche

Aktiengesellschaft sind, und zwar die Herren Dr. Wolfgang Porsche, Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche, bei der Beschlussfassung über das Stimmverhalten bezüglich der eigenen Entlastung jeweils der Stimme enthalten.

Bei der Beschlussfassung in einem Umlaufverfahren über das Stimmverhalten der Gesellschaft in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bei der Einzelentlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2011 haben sich die bei dieser Beschlussfassung allein abstimmenden Anteilseignervertreter, die zugleich auch Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, und zwar die Herren Dr. Wolfgang Porsche, Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche, bei der Beschlussfassung über das Stimmverhalten bezüglich der eigenen Entlastung jeweils der Stimme enthalten.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2012

Der vom Vorstand der Porsche SE aufgestellte Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2012 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 Geschäftsjahr 2012 beläuft sich vor Steuern auf 7.861.189.815,56 Euro. Das Ergebnis nach Steuern beträgt 7.828.807.536,60 Euro. Der Jahresabschluss der Porsche SE weist einen Jahresüberschuss von 1.488.360.948,51 Euro und einen Bilanzgewinn von 744.180.474,26 Euro auf.

Die durch den Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss gesetzten Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung waren die Umsetzung der mit dem Konzept zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG verbundenen Schritte im Jahres- und Konzernabschluss der Gesellschaft sowie die Bilanzierung und Bewertung der rechtlichen Risiken der Porsche SE.

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 Handelsgesetzbuch (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 Jahresabschluss bzw. dem Konzernabschluss steht und insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft bzw. des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Nach Einschätzung des Abschlussprüfers erfüllt das Risikoprüfungssystem auf Ebene der Porsche SE die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG.

Der Jahresabschluss der Porsche 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 zur Prüfung vorgelegen.

Der Prüfungsausschuss hat in seinen Sitzungen am 4. und 8. März 2013 den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht geprüft und wesentliche Abschlussthemen, insbesondere die Umsetzung der mit dem Konzept zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG verbundenen Schritte im Einzel- und Konzernabschluss der Gesellschaft sowie die Bilanzierung und Bewertung der rechtlichen Risiken der Porsche SE, mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss prüfte dabei die Zweckmäßigkeit der Bilanzierung und ob die gesetzlichen Anforderungen bei der Erstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 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 SE erläutert und dem Ausschuss für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden. Der Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns wurde durch den Prüfungsausschuss in dessen Sitzung am 13. März 2013 geprüft.

Der Prüfungsausschuss beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen und dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns zu folgen. 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 30. April 2013 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 8. März 2013 eingehend geprüft und erörtert. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erstattete in diesem Zusammenhang einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts im Prüfungsausschuss. Die Prüfung des Aufsichtsrats bezog sich dabei insbesondere auf die Umsetzung der mit dem Konzept zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns durch Einbringung des operativen Porsche-Geschäfts in die Volkswagen AG verbundenen Schritte im Einzel- und Konzernabschluss der Gesellschaft sowie die Bilanzierung und Bewertung der rechtlichen Risiken der Porsche 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 SE und des Konzerns 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 Geschäftsjahr 2012 entsprechend der Empfehlung des Prüfungsausschusses gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht 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 Geschäftsjahr 2012 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 Berichte wurden in den Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats am 4. bzw. 8. März 2013 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 Schlussfolgerung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

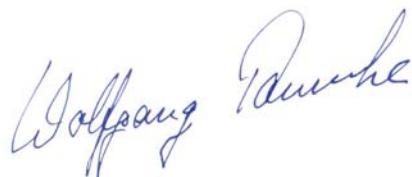
Herr Thomas Edig legte sein Vorstandsmandat mit Wirkung zum 29. Februar 2012 nieder. Der Aufsichtsrat bedankt sich bei Herrn Edig für seinen engagierten unternehmerischen Einsatz. An seiner Stelle wurde zum 1. März 2012 Herr Philipp von Hagen in den Vorstand der Porsche SE berufen. Herr von Hagen ist für das Ressort Beteiligungsmanagement verantwortlich.

Herr Hans Baur hat sein Amt als Aufsichtsratsmitglied der Porsche SE zum 31. Dezember 2011 niedergelegt. An seiner Stelle wurde Herr Hansjörg Schmierer am 23. Januar 2012 gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Der Aufsichtsrat bedankt sich herzlich bei Herrn Baur für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Dank

Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand und allen Mitarbeitern für die im abgelaufenen Geschäftsjahr geleistete hervorragende Arbeit und ihren unermüdlichen Einsatz seinen herzlichen Dank und höchste Anerkennung aus.

Stuttgart, den 13. März 2013

A handwritten signature in blue ink that reads "Wolfgang Porsche". The signature is written in a cursive, flowing style.

Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

Corporate Governance Bericht



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

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/investor-relations/erklaerung/.

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 Teile der aktuellen 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 der Gesellschaft 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 der Gesellschaft 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 Doppelvorsandsmandaten (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 („Compliance“) und wirkt auf deren Beachtung hin. Die Aufgabe des Chief Compliance Officers der Porsche SE 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. Der Chief Compliance Officer der Porsche SE berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden.

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 aktuell vier Ausschüsse gebildet: Dies sind zum einen der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss sowie der Nominierungsausschuss als permanente Ausschüsse. Zum anderen bestand im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 als sogenannter temporärer Ausschuss der im Geschäftsjahr 2011 eingerichtete Ausschuss Integrierter Automobilkonzern, der bis zum 31. Dezember 2012 gebildet worden war.

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.

Der Ausschuss Integrierter Automobilkonzern fasste anstelle des Aufsichtsratsplenums die gesetzlich erforderlichen oder sonst zweckmäßigen Beschlüsse im Zusammenhang mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns. Diese Übertragung erfolgte jeweils nur, soweit die Beschlussfassung nicht gemäß § 107 Abs. 3 Satz 3 AktG dem Aufsichtsratsplenum vorbehalten ist. Nach den Vorgaben des Aufsichtsratsbeschlusses hatte die Beschlussfassung im Ausschuss Integrierter Automobilkonzern einstimmig zu erfolgen. Der Ausschuss wurde bis zum 31. Dezember 2012 gebildet und existiert daher nicht mehr.

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 HGB. Beide Abschlüsse werden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, als unabhängiger Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Darüber hinaus werden der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG zugrunde liegenden Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung berücksichtigt.

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 107ff. 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.



Neben der regelmäßigen Berichterstattung informiert Porsche auf Grundlage von § 15 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) 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 WpHG 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 Empfeh-

lungen 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 vom 5. Oktober 2011 bis zum 15. Juni 2012 auf die Kodex-Fassung vom 26. Mai 2010 und seit dem 16. Juni 2012 auf die Kodex-Fassung vom 15. Mai 2012, die am 15. Juni 2012 im Bundesanzeiger veröffentlicht wurde.

Wortlaut der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG der Porsche Automobil Holding SE der Porsche Automobil Holding SE in der zum Abschlussstichtag gültigen Fassung vom Oktober 2012:

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Abs. 1 AktG, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK oder Kodex) grundsätzlich entsprochen wurde und wird. Den folgenden Empfehlungen wurde bzw. wird auch zukünftig nicht entsprochen:

Der Empfehlung zur Zielsetzung im Hinblick auf die Aufsichtsratszusammensetzung in Ziff. 5.4.1 Abs. 2 und 3 in der Fassung vom 26. Mai 2010 wurde nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat begrüßt die Intention des Kodex, Regelungen für die Zusammensetzung von Aufsichtsratsgremien zu benennen,

und fühlt sich diesem Ziel verpflichtet. Gleichwohl erschien eine Nennung konkreter Ziele zum damaligen Zeitpunkt nicht sachgerecht, da der Integrierte Automobilkonzern mit der Volkswagen AG verwickelt werden sollte, womöglich bevor die nächsten planmäßigen Neuwahlen der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat anstehen und sich in diesem Fall Fragen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Gesellschaft unter ganz anderen Vorzeichen als damals stellen konnten.

Der Empfehlung zur Zielsetzung im Hinblick auf die Aufsichtsratszusammensetzung in Ziff. 5.4.1 Abs. 2 und 3 in der Fassung vom 15. Mai 2012 wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat unterstützt eine ausgewogene Zusammensetzung des Gremiums im Sinne der Empfehlung in Ziff. 5.4.1 Abs. 2 und 3 des Kodex. Eine Festlegung konkreter Zielvorgaben ist nach Auffassung des Aufsichtsrats weiterhin nicht sachgerecht, da über die Kandidatenvorschläge jeweils im Einzelfall unter Berücksichtigung der zum jeweiligen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Kandidaten bzw. Kandidatinnen entschieden werden sollte. Wahlvorschläge werden jedoch im Unternehmensinteresse insbesondere auch die Möglichkeit einer Erhöhung des Frauenanteils sowie die nach Einschätzung des Aufsichtsrats angemessene Repräsentanz unabhängiger Mitglieder im Aufsichtsrat berücksichtigen.

Hinsichtlich der Empfehlung in Ziff. 5.4.1 Abs. 4 DCGK in der Fassung vom 15. Mai 2012 zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Vorstand und Aufsichtsrat erklären daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Ziffer 5.4.1 Abs. 4 gerecht zu werden.

Der Empfehlung zur Nachhaltigkeit der Aufsichtsratsvergütung in Ziffer 5.4.6 Abs. 2 DCGK in der Fassung vom 15. Mai 2012 wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entspro-

chen. Unter Berücksichtigung der vornehmlich überwachenden Tätigkeit des Aufsichtsrats, die nach gemeinsamer Auffassung des Vorstands und des Aufsichtsrats keine Gefahr im Hinblick auf die Setzung kurzfristiger Anreize begründet, enthält die derzeitige erfolgsorientierte Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder nach Auffassung von Vorstand und Aufsichtsrat eine ausreichende Nachhaltigkeitskomponente. Vor dem Hintergrund der Unbestimmtheit der Kodexempfehlung und der noch unklaren Reichweite des Erfordernisses der Ausrichtung der variablen Vergütungskomponente auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung erklären Vorstand und Aufsichtsrat dennoch vorsorglich die Abweichung von Ziffer 5.4.6 Absatz 2 des Kodex.

Der durch die Kodex-Änderung unberührt gebliebenen Empfehlung in Ziffer 6.6 DGCK zur Angabe von durch Organmitglieder an der Gesellschaft gehaltenen Aktien wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Stimmrechtsmitteilungen unserer Aktionäre nach dem WpHG werden wie von diesem Gesetz vorgeschrieben von der Porsche Automobil Holding SE veröffentlicht. Mitteilungen über Erwerb und Veräußerung von Porsche Vorzugsaktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 15a WpHG werden veröffentlicht, soweit dies § 15a WpHG 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.

Porsche Automobil Holding SE
Stuttgart, 8. März 2013

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand



Volkswagen XL 1

2

Das Unternehmen

Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE



Wesentliche Ereignisse

Porsche SE und Volkswagen AG schaffen den Integrierten Automobilkonzern

Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) und die Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“ oder „VW“) setzten ihr gemeinsames Ziel, die Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns, am 1. August 2012 um.

Die Vorstände beider Unternehmen haben mit Zustimmung der zuständigen Gremien am 4. Juli 2012 das Konzept zur vollständigen Integration des operativen Porsche-Geschäfts in den Volkswagen Konzern (Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften) beschlossen. Beide Unternehmen haben in Umsetzung dieses Konzepts am 12. Juli 2012 einen Einbringungsvertrag geschlossen. Am 1. August 2012 hat die Porsche SE ihren operativen Holding-Geschäftsbetrieb im Wege der Einzelrechtsübertragung in die Volkswagen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung mit gemischter Sacheinlage eingebracht. Als Gegenleistung hat die Volkswagen AG eine neue, durch teilweise Ausnutzung einer bestehenden Ermächtigung geschaffene Stammaktie der Volkswagen AG an die Porsche SE ausgegeben und eine Zahlung gegenüber der Porsche SE in Höhe von 4,5 Milliarden Euro erbracht.

Die Barmittel in Höhe von 4,5 Milliarden Euro enthalten unter anderem den auf den Zeitwert zum Tag der Einbringung diskontierten Basiskaufpreis für die 50,1-prozentige Beteiligung der Porsche SE am operativen Porsche-Geschäft, der in der Grundlagvereinbarung aus dem Jahr 2009 vereinbart wurde. Sie umfassen zudem den Zeitwert der Dividende, die der Porsche SE bis 2014 aus dieser Beteiligung zugestanden hätte. Damit wurde die Porsche SE in Bezug auf ihre 50,1-prozentige Beteiligung am operativen Porsche-Geschäft wirtschaftlich so gestellt, als würde die in der Grundlagvereinbarung aus dem Jahr 2009 vorgesehene Call-Option von Volkswagen im August 2014 ausgeübt. Die Barmittel umfassen darüber hinaus die Hälfte der durch die beschleunigte Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns möglichen zusätzlichen Nettosynergien sowie den Zeitwert der übrigen Vermögenswerte der Porsche SE, die in die Volkswagen AG eingebracht wurden. Zur steuerlichen Absicherung der Transaktion wurden verbindliche Auskünfte der zuständigen Finanzbehörden eingeholt.

Vor Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs am 1. August 2012 wurden verschiedene Umstrukturierungsmaßnahmen durchgeführt. Diese betrafen aus Sicht des Porsche SE Konzerns im Wesentlichen die Verschmelzung der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, auf die zum damaligen Zeitpunkt ebenfalls von der Porsche SE und der Volkswagen AG gehaltene Porsche



Zweite Zwischenholding GmbH, Stuttgart, (zuvor als Porsche Sechste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, firmierend) sowie – nach erfolgter Verschmelzung – die Fassung eines Beschlusses über eine Vorabgewinnausschüttung aus der Porsche Zweite Zwischenholding GmbH. Die Porsche Zweite Zwischenholding GmbH wurde am 24. Oktober 2012 in Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, umfirmiert (im Folgenden, wenn nicht ausdrücklich darauf hingewiesen wird, nur noch „Porsche Holding Stuttgart GmbH“).

Durch die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE gingen insbesondere die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH (damals noch firmierend als Porsche Zweite Zwischenholding GmbH) und sämtliche sonstige zum Zeitpunkt der Einbringung bestehenden Tochterunternehmen der Porsche SE, die Put- und Call-Optionen auf die bis zum Vollzug der Einbringung bei der Porsche SE verbliebenen Anteile – nach Verschmelzung und Umfirmierung – an der Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie Forderungen gegen und Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns unmittelbar bzw. mittelbar auf die Volkswagen AG über. Dies schließt den anteiligen Netto-Anspruch der Porsche SE aus dem Beschluss der Vorabgewinnausschüttung der Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie hieraus entstehende künftige steuerliche Ansprüche mit ein. Nicht übertragen wurde insbesondere die

Beteiligung an der Volkswagen AG. Aus dem Einbringungsvorgang ergab sich im Konzernabschluss der Porsche SE ein einmaliger positiver Ergebniseffekt in Höhe von 4,75 Milliarden Euro.

Unmittelbar nach der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs verblieben im Konzernabschluss der Porsche SE die Beteiligung an der Volkswagen AG sowie Ertragsteuerforderungen und flüssige Mittel als wesentliche Aktiva. Die Passivseite des Konzernabschlusses umfasste unmittelbar nach der Einbringung im Wesentlichen das Eigenkapital, Rückstellungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, eine Darlehensverbindlichkeit gegenüber einem ehemaligen Tochterunternehmen der Porsche SE, welches seit der Betriebs-einbringung Tochterunternehmen der Volkswagen AG ist, sowie sonstige Verbindlichkeiten.

Aufgrund des Beschlusses zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs endete im Porsche SE Konzernabschluss die at Equity-Bilanzierung der Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH im Juli 2012, so dass der Porsche SE aus dieser Beteiligung ab Juli 2012 kein at Equity Ergebnis mehr zugerechnet wird. Nach Vollzug der Einbringung bleibt die Porsche SE jedoch unverändert mit 32,2 Prozent am Kapital der Volkswagen AG beteiligt und wird damit in Zukunft entsprechend ihres Kapitalanteils mittelbar am Ergebnis des operativen Porsche-Geschäfts sowie an der



Realisierung des vollen Synergiepotenzials im integrierten Automobilkonzern profitieren.

Die Einbringung hat außerdem Auswirkungen auf das unter Beteiligung der Porsche SE vereinbarte Sicherheitenkonzept. Nach Vollzug der Einbringung wurde das zweitrangige Pfandrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, („Porsche AG“) an 70 Millionen Stück der der Porsche SE gehörenden Stammaktien der Volkswagen AG und das entsprechende drittrangige Pfandrecht des Bankhauses Metzler an diesen Stammaktien aufgehoben.

Seit der Durchführung der Transaktion ist die Porsche SE eine finanzstarke Holding mit einem attraktiven Wertsteigerungspotenzial, mit klaren, nachhaltigen Strukturen und einer soliden Zukunftsperspektive. Im operativen Geschäft werden die Porsche AG und die Volkswagen AG nach der Umsetzung der Transaktion Synergien früher realisieren und einfacher zusammenarbeiten. Davon wird auch die Porsche SE als größter Aktionär der Volkswagen AG maßgeblich profitieren.

Für weitere Informationen zu den Auswirkungen der Transaktion auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, auf die Chancen und Risiken des Porsche SE Konzerns sowie auf dessen zukünftige Entwicklung verweisen wir auf die Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“, „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ und „Prognosebericht und Ausblick“ in diesem Lagebericht.

Nach Durchführung der Transaktion hat die Porsche SE eine 100-prozentige Tochtergesellschaft, die Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, gegründet, die am 18. September 2012 in das Handelsregister Stuttgart eingetragen wurde.

Ausbau der Strukturen für das Beteiligungsmanagement

Ausgehend von den bereits seit mehreren Jahren bestehenden Strukturen und Prozessen im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Volkswagen AG hat die Porsche SE seit August 2012 schrittweise die organisatorischen und inhaltlichen Voraussetzungen für den Erwerb und das Management neuer Beteiligungen geschaffen. Hierzu wurden klare Kriterien und ein systematischer Prozess etabliert, um zukünftige Investitionsmöglichkeiten zu identifizieren und zu prüfen.

Vorrangige Investitionskriterien der Porsche SE sind der Bezug einer künftigen Beteiligung zur automobilen Wertschöpfungskette sowie ein überdurchschnittliches Wachstumspotenzial basierend auf Makro- sowie daraus abgeleiteten branchenspezifischen Trends.

Die automobilen Wertschöpfungskette umfasst dabei die gesamte Bandbreite von Basistechnologien zur Unterstützung des Entwicklungs- und Produktionsprozesses bis hin zu fahrzeug- und mobilitätsbezogenen Dienstleistungen. Zu den relevanten Makro-Trends zählen beispielsweise Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung, demographischer

Wandel, Urbanisierung sowie die zunehmende Vernetzung in der automobilen Welt. Daraus abgeleitete branchenspezifische Trends sind unter anderem neue Werkstoffe und Antriebskonzepte, kürzere Produktlebenszyklen sowie steigende Kundenanforderungen an Sicherheit und Konnektivität.

Bei Berücksichtigung dieser Kriterien liegt der Investitionsfokus der Porsche SE auf strategischen Beteiligungen an mittelständischen Unternehmen im In- und Ausland mit erfahrenem Management. Dabei wird das Ziel einer langfristigen Wertsteigerung verfolgt. Erste Beteiligungsmöglichkeiten wurden bereits geprüft.

Vollständige Rückführung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Die Porsche SE hat den Konsortialkredit, der zum Zeitpunkt der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG in Höhe von nominal 2,0 Milliarden Euro in Anspruch genommen war, nach Vollzug der Einbringung aus hieraus zugeflossenen Barmitteln vollständig getilgt. Die bislang bestehende, ungenutzte, revolvingende Kreditlinie in Höhe von 1,5 Milliarden Euro hat sich durch die Tilgung aufgrund der geltenden Bedingungen des Konsortialkreditvertrags vom Oktober 2011 auf 1,0 Milliarden Euro reduziert. Diese Kreditlinie ist weiterhin ungenutzt.

Das erstrangige Pfandrecht an 70 Millionen Stück der der Porsche SE gehörenden Stammaktien der Volkswagen AG zu Gunsten der Konsortialbanken valutiert derzeit nicht, sichert aber eine mögliche zukünftige Inanspruchnahme der revolvingenden Kreditlinie durch die Gesellschaft.

Nach der vollständigen Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurde die im Konsortialkreditvertrag enthaltene Beschränkung der Höhe der Dividendenausschüttung für die Porsche SE an ihre Aktionäre aufgehoben.

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand der Porsche SE

Mit Wirkung zum 23. Januar 2012 wurde Herr Hansjörg Schmierer gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE als Vertreter der Arbeitnehmer bestellt. Er folgt in dieser Funktion auf Herrn Hans Baur, der sein Mandat zum 31. Dezember 2011 niedergelegt hatte.

Herr Thomas Edig ist mit Wirkung zum 29. Februar 2012 aus dem Vorstand der Porsche SE ausgeschieden. Er war in diesem Gremium zuständig für kaufmännische und administrative Angelegenheiten. Der Aufsichtsrat der Porsche SE stimmte der vorzeitigen Aufhebung der Vorstandsbestellung in seiner Sitzung am 27. Februar 2012 zu. Bereits im Juni 2011 war Herr Edig vom Aufsichtsrat der Porsche AG mit Wirkung ab 1. Mai 2012 für weitere fünf Jahre als Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Vorstand Personal und Sozialwesen und Arbeitsdirektor der Porsche AG bestellt worden.

Neu in den Vorstand der Porsche SE hat das Kontrollgremium mit Wirkung zum 1. März 2012 Herrn Philipp von Hagen berufen. Herr von Hagen, der im Vorstand das Beteiligungsmanagement verantwortet, war zuvor Chief Operating Officer und Direktor in der Corporate Finance-Beratung von Rothschild.

Verlängerung der Bestellung von Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Pötsch

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat in seiner Sitzung vom 9. März 2012 die Bestellung des Vorstandsvorsitzenden, Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn, sowie des Finanzvorstands, Herrn Hans Dieter Pötsch, mit Wirkung ab dem 25. November 2012 um fünf Jahre verlängert. Beide Vorstandsmitglieder werden ihre Funktionen neben ihren jeweiligen Vorstandsmandaten bei der Volkswagen AG ausüben.

Wesentliche Entwicklungen in Bezug auf angebliche Schadensersatzansprüche

Anfang März 2013 haben 12 der insgesamt zuletzt 32 Kläger im Berufungsverfahren vor dem U.S. Court of Appeals for the Second Circuit ihre Berufung mit Zustimmung der Porsche SE zurückgenommen. Die Berufungsrücknahme bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Annahme durch das Gericht. Das Berufungsverfahren in Bezug auf die verbleibenden 20 Kläger bleibt von der Berufungsrücknahme unberührt. Die Porsche SE hält die Klagen weiterhin für unzulässig und unbegründet. Die ursprünglich insgesamt 46 Kläger hatten Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE und zum Teil auch gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE erhoben und einen Schaden von insgesamt mehr als 2,5 Milliarden US-Dollar geltend gemacht. Die Klagen waren im Dezember 2010 in erster Instanz abgewiesen worden. Hiergegen hatten 32 Kläger Berufung eingelegt. Für die 12 Kläger, die ihre Berufung nunmehr zurückgenommen haben, ist beim Landgericht Braunschweig seit Ende 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE anhängig, die von der Berufungsrücknahme unberührt bleibt. Mit dieser Klage wurde zuletzt ein Gesamtschaden von ca. 1,8 Milliarden Euro geltend gemacht, wobei offen geblieben ist, in welchem Umfang damit auch ein Schaden geltend gemacht wird, der bereits vor dem U.S. Court verfolgt wurde. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet. Wir verweisen auf die entsprechende Berichterstattung im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ in diesem Lagebericht.

Am 18. Februar 2011 und am 15. März 2011 wurden zwei Schadensersatzklagen bei einem Gericht des US-Bundesstaats New York (Eingangsgesicht) eingereicht. In ihren Klagen behaupteten die Kläger Ansprüche wegen Betrugs im Sinne des Common Law und ungerechtfertigter Bereicherung aufgrund ähnlicher Behauptungen wie in ihren Klagen vor dem United States District Court des Southern District of New York. Die Kläger behaupteten, mindestens 1,4 Milliarden US-Dollar verloren zu haben. Der Klageabweisungsantrag (sogenannte Motion to Dismiss) der Porsche SE und der Antrag

auf Entscheidung im beschleunigten Verfahren wurden am 6. August 2012 abgewiesen. Die Porsche SE legte gegen diese Abweisung Rechtsmittel bei der New York Supreme Court Appellate Division for the First Department (Berufungskammer) ein und beantragte die Aussetzung der Discovery (Verfahren zur Offenlegung von Dokumenten) im Verfahren vor dem Eingangsgesicht, solange die Entscheidung über das Rechtsmittel ausstand. Dem Antrag der Porsche SE auf Aussetzung der Discovery, solange die Entscheidung über das Rechtsmittel der Porsche SE ausstand, wurde am 9. Oktober 2012 stattgegeben. Am 27. Dezember 2012 hob die Berufungskammer die Entscheidung des Eingangsgesichts auf und wies die Schadensersatzklagen ab. Die Kläger stellten daraufhin am 10. Januar 2013 einen Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung. Am 31. Januar 2013 haben die Parteien eine Vereinbarung geschlossen, in der sich die Porsche SE bereit erklärt hat, auf Einreden der Verjährung zu verzichten, sofern die Kläger ihre Ansprüche innerhalb von 90 Tagen vor einem deutschen Gericht erheben und soweit diese Ansprüche nicht schon verjährt gewesen waren als die Kläger erstmals Klage in den USA erhoben hatten. Unabhängig davon hält die Porsche SE die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet. Im Rahmen der Vereinbarung haben die Kläger ihren Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung zurückgenommen. Die Parteien haben dem Erlass eines endgültigen Urteils zugestimmt, das die Ansprüche der Kläger gegen die Porsche SE in dem Verfahren vor dem Gericht des US-Bundesstaats New York vollumfänglich abweist. Wir verweisen auf die entsprechende Berichterstattung im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ in diesem Lagebericht.

In den Jahren 2009, 2010 und 2011 hatten Marktteilnehmer in Deutschland Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE und zum Teil auch gegen die Volkswagen AG beantragt. Mit gleicher Begründung wurden

von verschiedenen Marktteilnehmern weitere Güteverfahren gegen die Porsche SE beantragt; die Anträge gingen der Gesellschaft im Januar, Februar und November 2012 zu. Diese neuen Anträge richteten sich zum Teil zugleich gegen die Volkswagen AG sowie in einem Fall auch gegen die Porsche AG. Sämtliche, im Rahmen von Güteanträgen behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich entweder auf angeblich entgangene Gewinne oder angeblich erlittene Verluste und werden von den Marktteilnehmern insgesamt mit rund 3,3 Milliarden Euro beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

Im Januar 2011 hat eine Privatperson Klage gegen die Porsche SE und einen weiteren Beklagten auf Leistung von Schadensersatz in Höhe von rund 3 Millionen Euro erhoben. Der Kläger hat 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. Eine mündliche Verhandlung fand am 27. Juni 2012 statt. Mit Urteil vom 19. September 2012 wies das Landgericht Braunschweig die Klage ab. Der Kläger hat keine Berufung eingelegt, so dass das Urteil rechtskräftig ist.

Im Dezember 2011 hat ein Marktteilnehmer eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Braunschweig eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,5 Millionen Euro wegen angeblicher Marktmanipulation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Der Kläger stützte seinen vermeintlichen Schaden auf angebliche Verluste, die er am 27. Oktober 2008 aufgrund von insgesamt 205 Anlageentscheidungen (bestehend aus Käufen und Verkäufen von Volkswagen-Stammaktien) erlitten haben will. Eine mündliche Verhandlung fand am 27. Juni 2012 statt. Mit Urteil vom 19. September 2012 wies das Landgericht Braunschweig die Klage

ab. Der Kläger hat keine Berufung eingelegt, so dass das Urteil rechtskräftig ist.

Im September 2012 hat eine weitere Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig Klage in Höhe von rund 213 Millionen Euro gegen die Porsche SE erhoben. Die Klage umfasst vermeintliche Ansprüche aus eigenem und abgetretenem Recht. Die Ansprüche waren zuvor außergerichtlich sowie im Wege eines Güteantrags geltend gemacht worden. Die Klägerin behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Stammaktien der Volkswagen AG eingegangen und in Folge der Kursentwicklung Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und ist der Klage mit einer Klageerwidderung entgegnetreten. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde auf den 30. Oktober 2013 bestimmt.

Am 28. Februar 2012 hat ein Investmentfonds außergerichtlich angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 195 Millionen US-Dollar geltend gemacht und Klage vor einem englischen Gericht angedroht. In dem Anspruchsschreiben wird behauptet, dass die Porsche SE im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht habe. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und hat am 7. Juni 2012 beim Landgericht Stuttgart Klage auf Feststellung des Nichtbestehens der angeblichen Ansprüche eingereicht. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde noch nicht bestimmt. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in England eingereicht. Das sogenannte Klageformblatt wurde der Porsche SE am 28. November 2012 übermittelt. Die Porsche SE hat die Aussetzung des Verfahrens beim Commercial Court in England aufgrund der zeitlich früheren Anrufung des Landgerichts Stuttgart beantragt.

Weitere Ausführungen zu den oben beschriebenen Verfahren, zu weiteren geltend gemachten

Schadensersatzansprüchen, zu den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Stuttgart sowie zu weiteren aktienrechtlichen Streitigkeiten finden sich im Abschnitt „Rechtliche Risiken“ im Risikobericht der Porsche SE in diesem Lagebericht. Die Porsche SE hält sämtliche in den USA und England geltend gemachte Schadensersatzansprüche für unzulässig und unbegründet und sämtliche in Deutschland geltend gemachten Schadensersatzansprüche für unbegründet und wird sich dagegen verteidigen.

Wesentliche Ereignisse im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern

Die nachfolgend dargestellten Ereignisse betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2012. Seit dem 1. August 2012 werden 100 Prozent der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH von der Volkswagen AG gehalten. Ereignisse ab diesem Zeitpunkt werden demnach im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern“ in diesem Kapitel des Lageberichts dargestellt.

Veränderungen im Aufsichtsrat der Porsche AG
Herr Hans Baur hat zum 31. Dezember 2011 sein Amt als Aufsichtsratsmitglied der Porsche AG niedergelegt. Für ihn bestellte das Amtsgericht Stuttgart Herrn Bernd Kruppa am 15. Februar 2012 als Nachfolger.

Testgelände in Italien übernommen

Die Porsche Engineering Group GmbH übernahm im Mai 2012 die Verantwortung für das Automobil-Testgelände Nardò Technical Center s.r.l. im süditalienischen Apulien von der Prototipo SpA. Auf mehr als 700 Hektar Fläche bietet das Versuchsareal neben einer Handlingstrecke und einem Rundkurs Simulationsmöglichkeiten für unterschiedliche Fahrbahnbeläge und Wetterbedingungen. Die Ingenieurleistungstochter der Porsche AG will die Erprobungsmöglichkeiten weiter optimieren und Kunden zu Test- und Prüfzwecken zur Verfügung stellen.

Porsche AG platziert Schuldscheindarlehen

Der Porsche AG Konzern (Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften) hat im Juni 2012 eine hochverzinsliche 1,0 Milliarden US-Dollar Hybridanleihe gekündigt. Die Rückzahlung erfolgte am 1. August 2012. Zur Refinanzierung des Rückzahlungsbetrags werden unter anderem sämtliche Zuflüsse aus einem Schuldscheindarlehen über 500 Millionen Euro verwendet, das im Juli 2012 von der Porsche AG platziert wurde. Dadurch können die Zinsaufwendungen der Porsche AG weiter reduziert werden.

Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern stellt sich strukturell und personell neu auf

Mit einer umfassenden strukturellen und personellen Neuausrichtung stellt sich der Volkswagen Konzern den gestiegenen Anforderungen vor dem Hintergrund des starken Wachstums der vergangenen Jahre. Um der steigenden Bedeutung des weltweit größten Absatzmarktes Rechnung zu tragen, wurde auf Konzernebene das Vorstandsressort China neu geschaffen. Die Leitung übernahm Prof. Dr. Jochem Heizmann, der bisher Konzernvorstand für Nutzfahrzeuge war. Das Vorstandsressort Nutzfahrzeuge verantwortet Dr. Leif Östling, bis zum 31. August 2012 Vorstandsvorsitzender bei Scania. In diesem Zusammenhang wird die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge innerhalb des Konzerns zukünftig dem Geschäftsbereich Nutzfahrzeuge zugeordnet. Dr. Georg Pachta-Reyhofen, Sprecher des Vorstands der MAN SE, übernahm als Mitglied der Konzernleitung zusätzliche Aufgaben, indem er das Industriegeschäft mit Motoren konzernweit koordiniert. Zusätzlich wurden auf Markenebene weitere wichtige Veränderungen umgesetzt. Alle anstehenden Neubesetzungen wurden intern vorgenommen, dazu gehören auch drei weibliche Top-Managerinnen auf Markenvorstands-Ebene. Mit dieser umfassenden Neuaufstellung gibt sich der Konzern im Hinblick auf die Ziele der „Strategie 2018“ zusätzliche Schubkraft.

2

Stimmrechtsanteil an der MAN SE erhöht

Mit Wirkung zum 6. Juni 2012 hat Volkswagen seinen Stimmrechtsanteil an der MAN SE, München, auf 75,03 Prozent erhöht und damit die Allianz aus MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge gestärkt. Die Geschäftstätigkeit von MAN wird unter Beibehaltung der markenspezifischen Eigenschaften und Geschäftsfelder im Volkswagen Konzern fortgeführt.

Audi übernimmt Motorradhersteller Ducati

Der Volkswagen Konzern hat zum 19. Juli 2012 über die Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese, Italien, eine Tochtergesellschaft der AUDI AG, 100 Prozent der Stimmrechte an dem Motorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna, Italien, („Ducati“) gegen Zahlung eines Kaufpreises in Höhe von 747 Millionen Euro erworben. Durch den Erwerb von Ducati – einem international renommierten Hersteller von Motorrädern im Premiumsegment mit großem Wissen über Hochleistungsmotoren und Leichtbau – steigt der Volkswagen Konzern in den Wachstumsmarkt für hochwertige Zweiräder ein.

Neue Konzernstandorte

Der Volkswagen Konzern hat Ende Juli 2012 – und damit früher als geplant – ein neues Fahrzeugwerk im chinesischen Yizheng in der Provinz Jiangsu eröffnet. Die Fertigungsstätte verfügt über eine jährliche Produktionskapazität von rund 300.000 Fahrzeugen und ist mit Presswerk, Karosseriebau, Lackiererei und Endmontage ausgestattet. Sie gehört zu den umweltfreundlichsten Werken des Volkswagen Konzerns. Die Produktion startete mit dem Volkswagen Polo, im nächsten Schritt sollen Modelle der Marke ŠKODA hinzukommen.

Mit der Grundsteinlegung für ein neues Getriebewerk in der chinesischen Stadt Tianjin erweitert der Volkswagen Konzern sein Produktionsnetzwerk in China um einen weiteren Standort. Der Produktionsstart des Werkes mit einer Kapazität von 450.000 Einheiten ist für das Jahr 2014 geplant. Dabei sollen mehr als 1.500 neue Arbeitsplätze entstehen.

Auch in Russland stockt der Volkswagen Konzern im Rahmen seiner Wachstumsstrategie die Kapazitäten auf. Ende August wurden die Verträge für ein neues Motorenwerk unterzeichnet, das in unmittelbarer Nähe zum Volkswagen Standort in Kaluga errichtet wird. Das Werk, dessen Kapazität auf 150.000 Aggregate pro Jahr ausgelegt ist, wird die Produktion voraussichtlich im Jahr 2015 aufnehmen.

Die Marke Audi gab Anfang September bekannt, ein neues Werk auf dem amerikanischen Kontinent im zentral-mexikanischen San José Chiapa zu errichten. Ab dem Jahr 2016 sollen dort pro Jahr 150.000 Einheiten des Audi Q5 Nachfolgers gefertigt werden. Die Bauarbeiten beginnen Mitte des Jahres 2013.

Die Volkswagen Group of America eröffnete im August im US-Bundesstaat Kalifornien ein hochmodernes Forschungs- und Entwicklungszentrum, in dem ab Herbst 2012 die Antriebe und Fahrzeuge mehrerer Konzernmarken getestet und optimiert werden, bevor sie in die Produktion gehen. Wichtiger Teilbereich der 6.000 m² großen Anlage ist das Abgas- und Klimazentrum. Hier können Fahrzeuge hinsichtlich ihres Emissionsausstoßes und ihres Verhaltens bei Temperaturen von bis zu minus 35°C geprüft werden.

Volkswagen Osnabrück startet Produktion des Porsche Boxster

Am 19. September 2012 lief im Volkswagen Werk Osnabrück im Beisein von Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, David McAllister, damaliger Niedersächsischer Ministerpräsident, und Matthias Müller, Vorstandsvorsitzender der Porsche AG, der erste Porsche Boxster aus niedersächsischer Fertigung vom Band. Porsche fertigt den neuen Boxster im Modell-Mix mit dem Porsche 911 im Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen. Die Produktionsaufnahme in Osnabrück erfolgte, da die derzeitigen Kapazitäten am Porsche-Stammwerk nicht mehr ausreichen. Das Werk Osnabrück ist das Kompetenzzentrum für Cabrio- und Kleinserienproduktionen im Volkswagen Konzern.



2



Geschäftsverlauf

Uneinheitlicher Automobilmarkt in schwierigem gesamtwirtschaftlichem Umfeld

Die Weltwirtschaft ist im Berichtsjahr 2012 weniger stark gewachsen als im Vorjahr. Nach Angaben des Internationalen Währungsfonds (IWF) betrug der Anstieg der Wirtschaftsleistung 3,2 Prozent und lag damit 0,7 Prozent hinter dem Wert des Jahres 2011. Die globale Konjunktur wurde insbesondere durch die Staatsschuldenkrise in Europa, die für ein Andauern der dortigen Rezession sorgte, sowie durch die Unsicherheit über die künftige Fiskalpolitik der USA geschwächt. Trotz des schwierigen außenwirtschaftlichen Umfelds konnte sich Deutschland behaupten und seine Exporte gegenüber dem Vorjahr steigern. Insgesamt ging jedoch das Wirtschaftswachstum in Deutschland zurück; von drei Prozent im Jahr 2011 auf 0,9 Prozent im Berichtszeitraum. Chinas Exporte verringerten sich durch die geringere Nachfrage und auch insgesamt sank das Wirtschaftswachstum der zweitgrößten Handelsnation der Welt auf 7,8 Prozent im Jahr 2012 von zuvor 9,3 Prozent. Die USA profitierten unter anderem vom robusten Konsum im eigenen Land und entzogen sich als größte Volkswirtschaft der Welt dem Abschwung im Jahr 2012 mit einer Steigerung des Wirtschaftswachstums um einen halben Prozentpunkt auf 2,3 Prozent.

Der Weltmarkt für Automobile befand sich im Jahr 2012 insgesamt in einer uneinheitlichen Verfassung. So stieg die Anzahl an Neuzulassungen von Personenkraftwagen weltweit von 65,4 Millionen im Jahr 2011 um vier Prozent auf gut 68 Millionen Fahrzeuge. Die Märkte in den USA, China, Brasilien, Indien und Russland konnten erneut stabile Zuwächse vermelden. Japan verbuchte mit 4,6 Millionen Fahrzeugen eine Steigerung von rund 30 Prozent, dem höchsten Wert an Neuzulassungen seit sechs Jahren, wie der Verband der Automobilindustrie (VDA) bekannt gab. In China betrug der Zuwachs mit 13,2 Millionen Neuzulassungen rund acht Prozent. Der

US-amerikanische Markt legte um mehr als 13 Prozent zu und hatte einen Absatz von 14,4 Millionen neuen Personenwagen und Light Trucks zu verzeichnen. In Russland stieg der Verkauf um nahezu elf Prozent auf 2,9 Millionen Fahrzeuge, Brasilien verzeichnete einen Anstieg von sechs Prozent auf 3,6 Millionen Einheiten und in Indien betrug der Zuwachs gegenüber dem Jahr 2011 rund zehn Prozent auf 2,8 Millionen Neuzulassungen.

Einen deutlichen Absatzeinbruch bei Neuwagen musste Westeuropa hinnehmen. Die Verkäufe sanken um insgesamt acht Prozent auf 11,7 Millionen Fahrzeuge. Dieser negativen Entwicklung stemmte sich der britische Markt entgegen: Im Vereinigten Königreich wurden rund zwei Millionen neue Fahrzeuge abgesetzt; dies ist eine Steigerung um mehr als fünf Prozent. Deutschland verzeichnete einen Rückgang an Neuzulassungen von etwa drei Prozent im Jahr 2012. In diesem Zeitraum wurden 3,1 Millionen Fahrzeuge verkauft.

Die nachfolgenden Ausführungen zu Absatz, Produktion, Finanzdienstleistungen und Mitarbeitern berücksichtigen die operativen Entwicklungen des Volkswagen Konzerns und – bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG mit Wirkung zum 1. August 2012 – des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns. Die Verbindungen zum Porsche SE Konzern (Porsche SE und ihre Tochtergesellschaft) bleiben außer Betracht. Für den Geschäftsverlauf der Porsche SE verweisen wir darüber hinaus auf die Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ und „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ in diesem Lagebericht. Die Ausführungen zu Mitarbeitern beziehen Angaben zum Porsche SE Konzern mit ein.

Geschäftsverlauf des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns

Aufgrund der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG zum 1. August 2012 umfassen die nachfolgenden Angaben nur den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2012. Ab diesem Zeitpunkt sind Angaben zu Absatz- und Produktionszahlen in den Angaben zum Volkswagen Konzern enthalten. Der Vergleichszeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 umfasst hingegen zwölf Monate.

Der Absatz des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2012 betrug 81.370 Fahrzeuge. Im Vergleichszeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 wurden 116.978 Fahrzeuge abgesetzt.

Vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2012 wurden 88.315 Fahrzeuge produziert; im zwölfmonatigen Vorjahres-Vergleichszeitraum waren es 127.793 Fahrzeuge.

Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns

Absatz

Im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 setzte der Volkswagen Konzern insgesamt 9.344.559 Fahrzeuge ab. Der Absatz lag damit 11,8 Prozent über dem des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Auf die Marke Volkswagen Pkw entfielen in diesem Zeitraum 4.849.824 der weltweit in diesem Zeitraum abgesetzten Fahrzeuge (Vorjahr: 4.450.270 von insgesamt 8.361.294 abgesetzten Fahrzeugen). Insbesondere die Modelle Touareg, Tiguan, Golf Cabriolet, Fox sowie der Passat aus US-amerikanischer Produktion trafen auf eine starke Nachfrage. Auch die neuen Modelle Golf, up! und Beetle wurden vom Markt positiv aufgenommen.

Die Marke Audi erreichte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 einen Absatz von 1.298.778 Fahrzeugen (Vorjahr: 1.543.497 Fahrzeuge); zusätzlich setzte das chinesische Joint-Venture FAW-Volkswagen weitere rund 329 Tausend Audi Fahrzeuge ab. Die Modelle Audi A6, Audi A5 Sportback, Audi A8, Audi Q5 sowie Audi Q7 waren die stärksten Wachstumstreiber. Einer hohen Nachfrage erfreuten sich auch die neuen Modelle Audi A1 Sportback und Audi Q3. In den Absatzzahlen von Audi sind die Werte der Marke Lamborghini enthalten.

Die Marke ŠKODA setzte im Berichtszeitraum 726.576 Fahrzeuge ab, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 5,2 Prozent entspricht. Eines besonders hohen Nachfragewachstums erfreuten sich die Modelle Citigo und Yeti sowie der Rapid in Indien.

Im Geschäftsjahr 2012 betrug der Absatz der Marke SEAT 429.445 Fahrzeuge (plus 18,8 Prozent). Darin enthalten ist der für Audi gefertigte Q3.

Der Absatz der Marke Bentley stieg in diesem Zeitraum um 24,1 Prozent auf 9.186 Fahrzeuge. Die Modelle Continental GT und Mulsanne waren besonders erfolgreich.

Die Zahlen der Marke Porsche sind erstmalig für die Monate August bis Dezember 2012 in den Daten des Volkswagen Konzerns enthalten. Die Marke verzeichnete einen Absatz von 61.726 Fahrzeugen.

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 437.174 Einheiten ab (minus 0,8 Prozent). Der Amarok erfreute sich großer Beliebtheit, auch die Nachfrage nach dem Crafter und der Multivan/Transporter-Baureihe stieg. Im Berichtszeitraum ging der Absatz der Marke Scania um 15,9 Prozent auf 67.401 Fahrzeuge zurück. Von Januar bis Dezember 2012 setzte die Marke MAN 134.241 Fahrzeuge ab.

Die chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften trugen mit insgesamt 2.608.896 Fahrzeugen zum Absatz bei (plus 18,5 Prozent). Auf die Eliminierungen von Lieferungen innerhalb des Volkswagen Konzerns entfallen 1.278.688 Fahrzeuge.

Regionale Unterschiede

Der Volkswagen Konzern setzte vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 in der Region Europa/Übrige Märkte 4.179.349 Fahrzeuge ab und lag damit 2,8 Prozent über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums, in dem 4.065.952 Fahrzeuge abgesetzt wurden. In Nordamerika stieg der Absatz um 32,2 Prozent auf 896.171 Einheiten. Der Absatz in Südamerika ist im Vergleich zum Vorjahr um 13,9 Prozent angestiegen und lag bei 1.074.633 Fahrzeugen. Im Raum Asien-Pazifik war die Nachfrage nach Konzernmodellen anhaltend hoch. Einschließlich der Joint-Ventures in China setzte der Volkswagen Konzern im Zeitraum 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 3.194.406 Fahrzeuge ab, das waren 19,5 Prozent mehr als im Geschäftsjahr 2011.

Produktion

Der Volkswagen Konzern produzierte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 weltweit 9.255.384 Fahrzeuge nach einer Produktion von 8.494.280 Fahrzeugen im Vorjahr.



Die weltweiten Fahrzeugbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen zum 31. Dezember 2012 über denen des Vorjahres.

Gefragte Finanzdienstleistungen

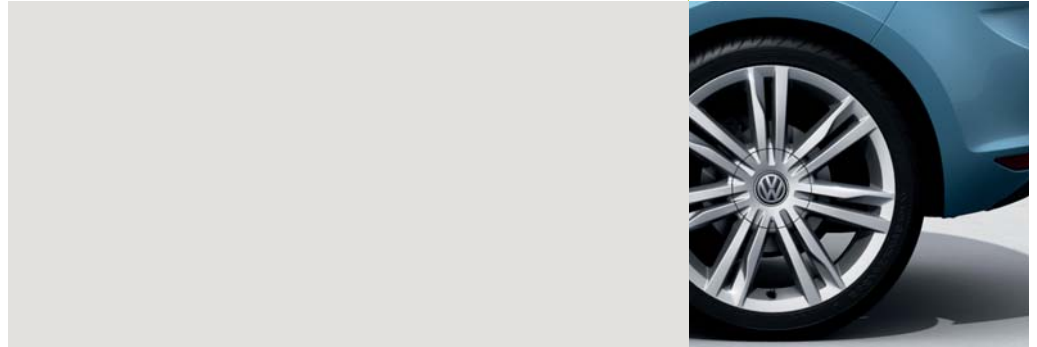
Die Volkswagen Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote. Diese weltweiten Finanzdienstleistungsaktivitäten des Konzerns – mit Ausnahme der Marken Scania, MAN, Porsche sowie des Finanzdienstleistungsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg – koordiniert die Volkswagen Financial Services AG. Die wesentlichen Gesellschaften in Europa sind die Volkswagen Bank GmbH, die Volkswagen Leasing GmbH und die Volkswagen Versicherungsdienst GmbH. In Nordamerika werden die Finanzdienstleistungsaktivitäten durch die VW CREDIT, INC wahrgenommen.

Seit dem 1. Januar 2012 ist die Volkswagen Leasing GmbH Eigentümerin der händlereigenen Autovermietung Euromobil. Mit dem Erwerb hat die Volkswagen Financial Services AG ihre Mobilitätsangebote um das klassische Kurzzeit-Autovermietgeschäft ergänzt.

Im Geschäftsjahr 2012 lag die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Service-/Versicherungsgeschäft bei 3,8 Millionen; der Vergleichswert 2011 wurde damit um

21,0 Prozent übertroffen. Der Vertragsbestand im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing belief sich am 31. Dezember 2012 auf 6,4 Millionen und war um 14,5 Prozent höher als ein Jahr zuvor. Die Anzahl der Verträge im Bereich Service/ Versicherungen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 21,9 Prozent auf 3,3 Millionen Kontrakte. Der Gesamtvertragsbestand erzielte mit 9,6 Millionen Verträgen einen neuen Rekordwert (plus 16,9 Prozent). Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen lag der Anteil der finanzierten oder geleasteten Fahrzeuge am gesamten Auslieferungsvolumen des Konzerns bei 27,5 (36,3) Prozent. Der Rückgang resultierte aus der Berücksichtigung des chinesischen Marktes seit Anfang des Jahres 2012. In China liegt der Anteil der verleasteten oder finanzierten Fahrzeuge deutlich unter dem Durchschnitt anderer Automobilmärkte. Die Volkswagen Bank direkt betreute am Ende des Berichtsjahres 1.438 Tausend (Vorjahr: 1.442 Tausend) Konten.

Der Vertragsbestand im Flottenmanagementgeschäft lag am Jahresende 2012 um 1,5 Prozent über dem Vergleichswert 2011; die Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan Corporation N.V. betreute rund 1,4 Millionen Fahrzeuge.



Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2012 beschäftigte der Porsche SE Konzern 29 Mitarbeiter (31. Dezember 2011: 31 Mitarbeiter).

Der Volkswagen Konzern hatte am 31. Dezember 2012 549.763 Mitarbeiter und damit 9,5 Prozent mehr als am 31. Dezember 2011 (501.956 Personen). Dieser Anstieg ist neben der Ausweitung des Produktionsvolumens im Ausland vor allem durch die Vollkonsolidierung von Porsche und Ducati im Verlauf des Berichtsjahres begründet. Im Inland waren 249.470 Mitarbeiter beschäftigt. Der Inlandsanteil gemessen an der Gesamtbelegschaft liegt damit bei 45,4 Prozent.

Kapitalmarkt

Das Jahr 2012 war weitestgehend durch ein solides Kapitalmarktumfeld gekennzeichnet. Die im Jahresverlauf eingetretene Beruhigung der europäischen Staatsschuldenkrise sowie das Greifen geldpolitischer Maßnahmen der Zentralbanken führten im Vergleich zur Vorjahresperiode insgesamt zu einer deutlichen Erholung des Aktienmarktes. So beendete der deutsche Aktienindex DAX das Jahr 2012 mit 7.612 Punkten und einem Plus von rund 29 Prozent gegenüber dem Ende des Vorjahres. Der Composite DAX (CDAX) als wichtiger Index aller im Prime und General Standard an der Frankfurter Wertpapierbörse notierten Aktien entwickelte sich im Vergleichszeitraum ebenso positiv und verzeichnete ebenfalls eine Steigerung um rund 29 Prozent von 521 auf 673 Punkte.

Der Kurs der Vorzugsaktie der Porsche SE folgte dem allgemeinen Aufwärtstrend, entwickelte sich dabei in der zweiten Hälfte des Berichtszeitraums jedoch dynamischer als der Gesamtmarkt. Die Aktie schloss das Jahr 2012 mit einem Kurs von 61,70 Euro, und damit auf einem Jahreshoch, ab. Dies entspricht einem Kursanstieg von rund 49 Prozent im Jahr 2012.

Umsetzung der Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK)

Gemäß der Entsprechenserklärung vom Oktober 2012 entspricht die Porsche SE den Empfehlungen des DCGK mit folgenden Ausnahmen:

Der Empfehlung zur Zielsetzung im Hinblick auf die Aufsichtsratszusammensetzung in Ziff. 5.4.1 Abs. 2 und 3 wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Der Aufsichtsrat unterstützt eine ausgewogene Zusammensetzung des Gremiums im Sinne der Empfehlung in Ziff. 5.4.1 Abs. 2 und 3 des Kodex. Eine Festlegung konkreter Zielvorgaben ist nach Auffassung des Aufsichtsrats nicht sachgerecht, da über die Kandidatenvorschläge jeweils im Einzelfall unter Berücksichtigung der zum jeweiligen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden

Kandidaten bzw. Kandidatinnen entschieden werden sollte. Wahlvorschläge werden jedoch im Unternehmensinteresse insbesondere auch die Möglichkeit einer Erhöhung des Frauenanteils sowie die nach Einschätzung des Aufsichtsrats angemessene Repräsentanz unabhängiger Mitglieder im Aufsichtsrat berücksichtigt.

Hinsichtlich der Empfehlung in Ziff. 5.4.1 Abs. 4 DCGK zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Vorstand und Aufsichtsrat haben daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex erklärt. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Ziffer 5.4.1 Abs. 4 gerecht zu werden.

Der Empfehlung zur Nachhaltigkeit der Aufsichtsratsvergütung in Ziffer 5.4.6 Abs. 2 DCGK wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen. Unter Berücksichtigung der vornehmlich überwachenden Tätigkeit des Aufsichtsrats, die nach gemeinsamer Auffassung des Vorstands und des Aufsichtsrats keine Gefahr im Hinblick auf die Setzung kurzfristiger Anreize begründet, enthält die derzeitige erfolgsorientierte Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder nach Auffassung von Vorstand und Aufsichtsrat eine ausreichende Nachhaltigkeitskomponente. Vor dem Hintergrund der Unbestimmtheit der Kodexempfehlung und der noch unklaren Reichweite des Erfordernisses der Ausrichtung der variablen Vergütungskomponente auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung erklären Vorstand und Aufsichtsrat dennoch vorsorglich die Abweichung von Ziffer 5.4.6 Absatz 2 des Kodex.

Der Empfehlung in Ziffer 6.6 DCGK zur Angabe von durch Organmitglieder an der Gesellschaft gehaltenen Aktien wurde nicht entsprochen und wird auch zukünftig nicht entsprochen, da die vollumfänglich eingehaltenen Veröffentlichungspflichten genügen, um den Kapitalmarkt und insbesondere die Aktionäre der Porsche SE ausreichend zu informieren.

2

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

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

Hauptversammlung der Porsche SE

An der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE, die am 25. Juni 2012 in der Messe Stuttgart stattfand, nahmen rund 4.200 Aktionärinnen und Aktionäre teil. Die für das Geschäftsjahr 2011 beschlossene Dividende beträgt für die Vorzugsaktionäre 76 Cent je Aktie und für die Stammaktionäre 75,4 Cent je Aktie.

In dieser Hauptversammlung wurde zudem beschlossen, § 2 der Satzung der Porsche SE – und damit den Gegenstand des Unternehmens – neu zu fassen.

Hintergrund der beschlossenen Satzungsänderung ist, dass die der Porsche SE aus der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Volkswagen zufließenden Barmittel, nach der vollständigen Rückführung der bestehenden Bankverbindlichkeiten, zum überwiegenden Teil für strategische Beteiligungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette verwendet werden sollen. Die Änderung der Satzung der Porsche SE stellt zukünftig einen ausreichenden Handlungsspielraum sicher. Die Satzungsänderung wurde am 23. Juli 2012 in das Handelsregister eingetragen und ist damit wirksam.

Aktionärsstruktur

Seit der Kapitalerhöhung im April 2011 setzt sich das gezeichnete Kapital der Porsche SE aus 153.125.000 Stammaktien und 153.125.000 stimmrechtslosen Vorzugsaktien zusammen, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals in Höhe von 1 Euro entfällt. Die Stammaktien wurden bis zum Ende des Geschäftsjahres 2008/09 mittelbar ausschließlich von Mitgliedern der Familien

Porsche und Piëch gehalten. Seit August 2009 hält die Qatar Holding LLC, Doha, Katar, mittelbar zehn Prozent der Stammaktien der Porsche SE.

Über die Hälfte der Vorzugsaktien liegen bei institutionellen Investoren vor allem in den USA, Großbritannien und Deutschland. Die im weiteren Streubesitz befindlichen Vorzugsaktien werden vor allem von privaten Anlegern aus Deutschland gehalten. Auch Stammaktionäre der Porsche SE besitzen Vorzugsaktien der Porsche SE.

Indices

Zu den bedeutenden internationalen Indices, in denen die Aktie der Porsche SE vertreten ist, zählen der EURO STOXX Index, der MSCI Euro Index sowie der Dow Jones Automobile & Parts Titans 30 Index.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Porsche SE hat mit Wirkung zum 1. August 2012 ihren operativen Holding-Geschäftsbetrieb, also insbesondere ihre Beteiligung in Höhe von 50,1 Prozent am Kapital der Porsche Holding Stuttgart GmbH (damals noch als Porsche Zweite Zwischenholding GmbH firmierend) in die Volkswagen AG eingebracht. Nunmehr hält die Volkswagen AG unmittelbar 100 Prozent der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und damit mittelbar 100 Prozent der Anteile an der Porsche AG.

Ertragslage

Der Porsche SE Konzern erzielte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 7.829 Millionen Euro (Vorjahr: 59 Millionen Euro), welches maßgeblich von der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG beeinflusst war. Aus dem Einbringungsvorgang ergab sich im Konzernabschluss ein einmaliger positiver Ergebniseffekt in Höhe von insgesamt 4,75 Milliarden Euro. Dieser Ergebniseffekt ist vor allem auf den Ertrag aus der Betriebseinbringung selbst (3,4 Milliarden Euro) sowie auf einen positiven Ergebniseffekt auf die at Equity Bilanzierung für die Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH (insgesamt 1,3 Milliarden Euro) zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Geschäftsjahres 2012 in Höhe von 3.847 Millionen Euro (Vorjahr: 12 Millionen Euro) enthalten insbesondere den Ertrag aus der Betriebseinbringung in Höhe von 3,4 Milliarden Euro. Zudem enthalten sie den Effekt aus der Bewertung der Call-Option auf die bei der Porsche SE bis zum 31. Juli 2012 verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von 405 Millionen Euro. In der Vergleichsperiode waren in den sonstigen betrieblichen Erträgen insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen enthalten.

Der Personalaufwand des Porsche SE Konzerns im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 beträgt 14 Millionen Euro (Vorjahr: 14 Millionen Euro).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 274 Millionen Euro (Vorjahr: 4.445 Millionen Euro) enthalten insbesondere den Effekt aus der Bewertung der Put-Option auf die bei der Porsche SE bis zum 31. Juli 2012 verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 200 Millionen Euro (Vorjahr: Effekt aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen in Höhe von 4.372 Millionen Euro). Die Put- und Call-Optionen waren zum 31. Juli 2012 letztmalig ergebniswirksam zu bewerten und sind zum 1. August 2012 im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG übergegangen. Sie wurden daher bei der Porsche SE ausgebucht und sind entsprechend in dem positiven Ergebniseffekt aus der Einbringung enthalten.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen beläuft sich auf insgesamt 4.332 Millionen Euro (Vorjahr: 4.660 Millionen Euro). Es enthält das dem Porsche SE Konzern zuzurechnende laufende Ergebnis des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2012 in Höhe von 4.208 Millionen Euro (Vorjahr: 4.265 Millionen Euro) und des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns in Höhe von 124 Millionen Euro (Vorjahr: 395 Millionen Euro). Aufgrund des Beschlusses des Vorstands und der Zustimmung der zuständigen Gremien am 4. Juli 2012 zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG war die at Equity Bilanzierung für die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH gemäß den Regelungen des IFRS 5 zu beenden. Aus diesem Grund umfasst das at Equity Ergebnis für den Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern im Geschäftsjahr 2012 nur den Zeitraum vom Beginn des Geschäftsjahres bis zur Beendigung der at Equity Bilanzierung. Im Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sind Effekte aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs zum 1. August 2012 in Höhe von 1,3 Milliarden Euro enthalten. Diese entfallen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro auf den Volkswagen Konzern



und aufgrund der Ausbuchung der bisher erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträge in Höhe von minus 0,2 Milliarden Euro auf den Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern. Das at Equity Ergebnis für den Volkswagen Konzern enthält zudem den Effekt aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zum 31. Juli 2012 verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH auf Ebene des Volkswagen Konzerns zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von minus 66 Millionen Euro (Vorjahr: 1.407 Millionen Euro). Die Ergebnisbeiträge beider Beteiligungen umfassen zudem die Effekte aus der Fortführung der zum Zeitpunkt der Einbeziehung der Porsche Holding Stuttgart GmbH als Gemeinschaftsunternehmen und der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen durchgeführten Kaufpreisallokationen, das heißt die Fortentwicklung der in diesem Zusammenhang aufgedeckten stillen Reserven und Lasten. Diese haben das at Equity Ergebnis und damit das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns in Höhe von insgesamt rund 361 Millionen Euro (Vorjahr: 165 Millionen Euro) belastet.

Das Finanzergebnis, welches im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus Darlehen enthält, beläuft sich im Berichtszeitraum auf minus 30 Millionen Euro (Vorjahr: minus 185 Millionen Euro). Die deutliche Verbesserung des Finanzergebnisses ist insbesondere auf die vollständige Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im August 2012 zurückzuführen. Zudem enthält das Finanzergebnis, aufgrund der im Juli 2012 beendeten at Equity Bilanzierung für die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH, die im Juli 2012 von der Porsche Holding Stuttgart GmbH erhaltene Dividende in Höhe von 13 Millionen Euro.

Der Porsche SE Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2012 ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 7.861 Millionen Euro (Vorjahr: 28 Millionen Euro). Unter Berücksichtigung eines Ertragsteueraufwands in Höhe von 32 Millionen Euro (Vorjahr: Ertrag in Höhe von 31 Millionen Euro) beläuft sich das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns auf 7.829 Millionen Euro (Vorjahr: 59 Millionen Euro).

Finanzlage

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns beläuft sich im Geschäftsjahr 2012 auf 202 Millionen Euro (Vorjahr: 43 Millionen Euro). Dieser enthält den positiven Effekt aus erhaltenen Dividenden von der Volkswagen AG in Höhe von 330 Millionen Euro (Vorjahr: 243 Millionen Euro) und der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 104 Millionen Euro (Vorjahr: 128 Millionen Euro). Aus der Begleichung einer gegenüber der Qatar Holding LLC bestehenden Verbindlichkeit im August 2012 resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 149 Millionen Euro. Die im Geschäftsjahr 2012 gezahlten Zinsen belaufen sich auf 141 Millionen Euro (Vorjahr: 366 Millionen Euro); die erhaltenen Zinsen auf 114 Millionen Euro (Geschäftsjahr 2011: 191 Millionen Euro). Zudem ergab sich im Geschäftsjahr 2012 ein Zufluss aus Ertragsteuererstattungen in Höhe von 1 Million Euro (Vorjahr: 176 Millionen Euro). Aus gezahlten Ertragsteuern ergab sich andererseits ein Mittelabfluss in Höhe von 2 Millionen Euro (Vorjahr: 278 Millionen Euro).

Aus der Investitionstätigkeit resultierte im Geschäftsjahr 2012 insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 2.627 Millionen Euro (Vorjahr: 115 Millionen Euro). Hierin ist im Geschäftsjahr 2012 insbesondere die von der Volkswagen AG als Gegenleistung für den eingebrachten Holding-Geschäftsbetrieb erhaltene Zahlung abzüglich im Rahmen der Betriebseinbringung abgegangener Finanzmittelbestände enthalten. Einen gegenläufigen Effekt hatte die Anlage von flüssigen Mitteln in Termingelder mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2012 ein Mittelabfluss in Höhe von 2.295 Millionen Euro (Vorjahr: 196 Millionen Euro). Dieser lässt sich im Geschäftsjahr 2012 im Wesentlichen auf die vollständige Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 2,0 Milliarden Euro (Vorjahr: 7,0 Milliarden Euro) zurückführen, die mit einem Teil der von der Volkswagen AG erhaltenen Gegenleistung für die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs

erbracht wurde. Weiterhin resultierten Zahlungsmittelabflüsse aus der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Porsche SE in Höhe von 232 Millionen Euro (Vorjahr: 77 Millionen Euro) sowie aus Auszahlungen an die Hybridkapitalgeber in Höhe von 11 Millionen Euro (Vorjahr: 22 Millionen Euro). Darüber hinaus ergab sich im Geschäftsjahr 2012 ein Zahlungsmittelabfluss aus dem Rückkauf von Hybridkapital in Höhe von 52 Millionen Euro. Im Geschäftsjahr 2011 enthielt der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit zudem den Bruttoemissionserlös aus der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung in Höhe von 4.988 Millionen Euro abzüglich sämtlicher damit verbundener und im Geschäftsjahr 2011 angefallener Transaktionskosten in Höhe von 85 Millionen Euro.

Der Finanzmittelbestand erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2011 um 534 Millionen Euro auf 902 Millionen Euro.

Die Bruttoliquidität, das heißt die flüssigen Mittel und Termingeldanlagen des Porsche SE Konzerns, erhöhte sich von 469 Millionen Euro im Vorjahr auf 2.862 Millionen Euro zum 31. Dezember 2012. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden vollständig zurückgeführt. Zum 31. Dezember 2011 beliefen sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten noch auf 1.991 Millionen Euro. Unter Berücksichtigung von Darlehensverbindlichkeiten gegenüber dem Volkswagen Konzern in Höhe von 300 Millionen Euro ergibt sich zum 31. Dezember 2012 eine deutlich positive Nettoliquidität – also flüssige Mittel und Termingeldanlagen vermindert um die Darlehensverbindlichkeiten (Vorjahr: Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten) – in Höhe von 2.562 Millionen Euro. Diese hatte zum 31. Dezember 2011 noch minus 1.522 Millionen Euro betragen.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2011 im Wesentlichen aufgrund der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG und der vollständigen Rückführung

der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 32.965 Millionen Euro um 1.754 Millionen Euro auf 31.211 Millionen Euro zum 31. Dezember 2012 vermindert.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns enthalten zum 31. Dezember 2012 im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG in Höhe von 27.517 Millionen Euro (31. Dezember 2011: 24.272 Millionen Euro). Der at Equity Buchwert dieser Beteiligung hat sich vor allem aufgrund des positiven Ergebnisses des Volkswagen Konzerns um 3.245 Millionen Euro erhöht. Die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH, deren at Equity Buchwert zum 31. Dezember 2011 noch 3.736 Millionen Euro betragen hatte, wurde im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE mit Wirkung zum 1. August 2012 auf die Volkswagen AG übertragen. Aufgrund der ebenfalls erfolgten Einbringung von Darlehensforderungen gegen Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns und der Put-Option auf die bei der Porsche SE bis zum 31. Juli 2012 verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH haben sich die langfristigen Vermögenswerte insgesamt gegenüber dem 31. Dezember 2011 von 32.261 Millionen Euro um 4.742 Millionen Euro auf 27.519 Millionen Euro zum 31. Dezember 2012 vermindert.

Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen verminderte sich von 97,9 Prozent am Ende der Vergleichsperiode auf 88,2 Prozent am Ende des Geschäftsjahres 2012.

Das kurzfristige Vermögen in Höhe von 3.692 Millionen Euro (31. Dezember 2011: 704 Millionen Euro) umfasst im Wesentlichen die flüssigen Mittel in Höhe von 2.862 Millionen Euro, die sich aufgrund der von der Volkswagen AG erhaltenen Gegenleistung, auch nach Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, im Vergleich zum 31. Dezember 2011 (469 Millionen Euro) deutlich erhöht haben, sowie Ertragsteuerforderungen in Höhe von 816 Millionen Euro (31. Dezember 2011: 214 Millionen Euro).

Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme ist von 2,1 Prozent im Vorjahr auf 11,8 Prozent zum 31. Dezember 2012 gestiegen.

Vor dem Hintergrund des positiven Konzernergebnisses für das Geschäftsjahr 2012 erhöhte sich das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns deutlich. Gegenläufig wirkte sich der aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs resultierende Abgang des Hybridkapitals aus, welches zum 31. Dezember 2011 einen Buchwert von 345 Millionen Euro aufgewiesen hatte. Insgesamt beläuft sich das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns zum 31. Dezember 2012 auf 30.150 Millionen Euro (31. Dezember 2011: 21.645 Millionen Euro). Die Eigenkapitalquote (zum 31. Dezember 2011 unter Berücksichtigung des Hybridkapitals) hat sich angesichts einer gesunkenen Bilanzsumme von 65,7 Prozent im Vorjahr auf 96,6 Prozent am 31. Dezember 2012 erhöht.

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen haben sich von 195 Millionen Euro am Ende des Geschäftsjahres 2011 auf 215 Millionen Euro am 31. Dezember 2012 leicht erhöht.

Die lang- und kurzfristigen Finanzschulden haben sich insbesondere aufgrund der Einbringung von Finanzschulden gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns sowie aufgrund der Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Vergleich zum 31. Dezember 2011 von 5.871 Millionen Euro um 5.571 Millionen Euro auf 300 Millionen Euro zum 31. Dezember 2012 deutlich vermindert. Aufgrund der durch die Einbringung vorzunehmenden Entkonsolidierungen war ein Darlehen in Höhe von 300 Millionen Euro gegenüber einem ehemaligen Tochterunternehmen der Porsche SE, welches seit der Betriebseinbringung Tochterunternehmen der Volkswagen AG ist, in der Konzernbilanz unter den langfristigen Finanzschulden zu erfassen. Dieses Darlehen war vor Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs als konzerninterne Transaktion zu eliminieren.



Die lang- und kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten haben sich insbesondere aufgrund der Einbringung der Call-Option auf die bei der Porsche SE bis zum 31. Juli 2012 verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH in die Volkswagen AG von 5.237 Millionen Euro auf 504 Millionen Euro vermindert.

Operatives Ergebnis der wesentlichen Beteiligungen

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf das laufende operative Geschäft des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns. 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. Die Angaben für den Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2012.

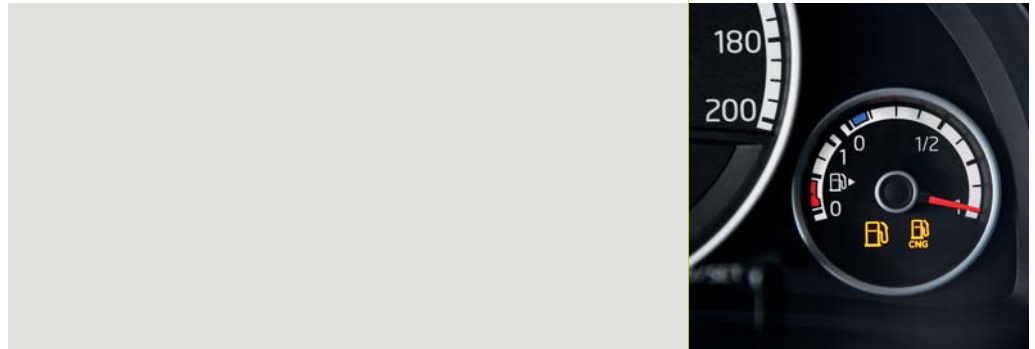
Im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2012 setzte der Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern 81.370 Fahrzeuge ab. Der Umsatz betrug dabei 7.987 Millionen Euro. Das operative Ergebnis des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns für die ersten sieben Monate des Geschäftsjahres 2012 belief sich auf 1.478 Millionen Euro.

Der Volkswagen Konzern setzte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 9.344.559 Fahrzeuge ab. Bei Umsatzerlösen in Höhe von 192.676 Millionen Euro in diesem Zeitraum beläuft sich das operative Ergebnis auf 11.510 Millionen Euro.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns

Die Porsche SE fungiert nach der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs und damit insbesondere ihrer Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH derzeit im Wesentlichen als Holdinggesellschaft für ihre operativ tätige Beteiligung an der Volkswagen AG.

Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 im Besonderen durch den einmaligen Sondereffekt aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG beeinflusst. Zudem war die Ertragslage wesentlich von den Ergebnisbeiträgen der at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG und – bis Anfang Juli 2012 – der Porsche Holding Stuttgart GmbH geprägt.



Die Finanzlage des Porsche SE Konzerns war im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 wesentlich durch die von der Volkswagen AG als Gegenleistung für den eingebrachten Holding-Geschäftsbetrieb erhaltene Barmittel sowie durch die daraus vorgenommene vollständige Rückführung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie der Anlage in Termingelder beeinflusst. Die Zinszahlungen haben sich deutlich verringert.

Der Vorstand der Porsche SE beurteilt die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft sowie ihrer wesentlichen Beteiligung positiv. Die Porsche SE profitierte im abgelaufenen Geschäftsjahr von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung und den im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegenen Ergebnissen ihrer Beteiligungen an der Volkswagen AG sowie, bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Zudem konnte die Zinsbelastung der Porsche SE durch die vollständige Rückführung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten weiter gesenkt werden. Die Porsche SE ist nunmehr eine finanzstarke Holding mit einem attraktiven Wertsteigerungspotential, mit klaren, nachhaltigen Strukturen und einer soliden Zukunftsperspektive.

Weitere Informationen zur Zusammensetzung und Entwicklung der Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sowie zur Kapitalflussrechnung des Porsche SE Konzerns sind im Anhang zum Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2012 enthalten.

Porsche Automobil Holding SE (Jahresabschluss nach HGB)

Der vorliegende handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2012 umfasst die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012.

Jahresergebnis

Die Porsche SE erzielte im Geschäftsjahr 2012 einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.488 Millionen Euro. Das handelsrechtliche Jahresergebnis wurde dabei maßgeblich von dem Ergebniseffekt aus dem im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG vorgenommenen Umstrukturierungsmaßnahmen in Höhe von insgesamt 1,1 Milliarden Euro bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten insbesondere einen Ertrag in Höhe von 16 Millionen Euro, der aus der Einlage verschiedener Vermögensgegenstände und Schulden in die Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH und der Übernahme bestimmter Schulden von der Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH zum beizulegenden Wert resultiert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2012 enthalten insbesondere Aufwendungen für Rechts- und Beratungskosten in Höhe von 28 Millionen Euro. In der Vergleichsperiode beliefen sich diese auf 111 Millionen Euro, wobei in diesem Betrag Aufwendungen im Zusammenhang mit der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung in Höhe von 85 Millionen Euro enthalten waren. Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2012 Dividenden aus der Volkswagen AG in Höhe von 449 Millionen Euro (Vorjahr: 330 Millionen Euro) sowie aus der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 1.930 Millionen Euro (Vorjahr: 155 Millionen Euro), von denen 1.839 Millionen Euro auf die unmittelbar vor der Betriebseinbringung in die Volkswagen AG beschlossenen Vorabgewinnausschüttung der Porsche Holding Stuttgart GmbH entfallen.

Unmittelbar nach der erfolgten Vorabgewinnausschüttung war die Beteiligung der Porsche SE an der Porsche Holding Stuttgart GmbH auf ihren beizulegenden Wert abzuschreiben. Dies führte zu einer Ergebnisbelastung in Höhe von 782 Millionen Euro.

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2012 beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus Darlehen. Der Zinsaufwand hat sich mit 159 Millionen Euro im Vergleich zum Geschäftsjahr 2011 (409 Millionen Euro) deutlich verringert. Dies ist auf die mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs verbundene Einbringung von Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns in den Volkswagen Konzern und auf die Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit einem Teil der von der Volkswagen AG erhaltenen Gegenleistung zurückzuführen. Die Zinserträge haben sich aufgrund der Einbringung von Darlehensforderungen gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns in die Volkswagen AG von 190 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2011 auf 116 Millionen Euro verringert.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg von 136 Millionen Euro in der Vergleichsperiode auf 1.499 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2012.

In den Steuern in Höhe von insgesamt 11 Millionen Euro ist ein Aufwand aus der Zuführung zur Rückstellung für sonstige Steuern in Höhe von 7 Millionen Euro enthalten. Im Geschäftsjahr 2011 beliefen sich die Steuern auf insgesamt 10 Millionen Euro. Darin war ein Ertrag aus der Auflösung von Ertragsteuerrückstellungen in Höhe von 41 Millionen Euro sowie ein Aufwand aus der Zuführung zur Rückstellung für sonstige Steuern in Höhe von 30 Millionen Euro enthalten.

Der Jahresüberschuss beläuft sich im Geschäftsjahr 2012 auf 1.488 Millionen Euro (Vorjahr: 146 Millionen Euro).

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2012	2011
Sonstige betriebliche Erträge	28	12
Personalaufwand	- 14	- 14
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 69	- 128
Beteiligungsergebnis	2.379	485
Abschreibungen auf Finanzanlagen	- 782	0
Zinsergebnis	- 43	- 219
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1.499	136
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 4	41
Sonstige Steuern	- 7	- 31
Jahresüberschuss	1.488	146
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	0	86
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	- 744	0
Bilanzgewinn	744	232

Vermögens- und Finanzlage

Das Finanzanlagevermögen der Porsche SE umfasst nach der Einbringung der Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH in die Volkswagen AG ganz überwiegend die Beteiligung an der Volkswagen AG, die im Einzelabschluss zu Anschaffungskosten bilanziert wird. Die im Vorjahr erfassten Forderungen der Porsche SE enthielten im Wesentlichen Darlehensforderungen gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH (2.703 Millionen Euro) und die Porsche AG (1.313 Millionen Euro). Diese Forderungen wurden ebenfalls in die Volkswagen AG eingebracht.

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten vor allem Steuerrückforderungen aufgrund von Erstattungsansprüchen gegen das Finanzamt im Zusammenhang mit erhaltenen Dividenden. Die zum Ende der Vergleichsperiode in den sonstigen Vermögensgegenständen enthaltenen fortgeführten Anschaffungskosten in Höhe von 13 Millionen Euro für die Put-Option gegenüber der Volkswagen AG auf die zu diesem Zeitpunkt bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH sind im August 2012 ebenfalls in die Volkswagen AG eingebracht worden.

Die flüssigen Mittel haben sich aufgrund der von der Volkswagen AG erhaltenen Gegenleistung, auch nach Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zum 31. Dezember 2012 auf 2.862 Millionen Euro erhöht (31. Dezember 2011: 460 Millionen Euro).

Die Rückstellungen enthalten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, Steuerrückstellungen für noch nicht veranlagte Steuern der Vorjahre sowie sonstige Rückstellungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die zum 31. Dezember 2011 noch 2.000 Millionen Euro betragen hatten, sind im August 2012 vollständig getilgt worden. Diese Tilgung wurde aus der von der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs erhaltenen Gegenleistung vorgenommen.

Die übrigen Verbindlichkeiten haben sich mit 805 Millionen Euro zum 31. Dezember 2012 gegenüber dem Ende der Vergleichsperiode (4.393 Millionen Euro) vermindert und betreffen überwiegend Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 803 Millionen Euro (31. Dezember 2011: 4.232 Millionen Euro). Der Rückgang ist vor allem auf die in die Volkswagen AG unmittelbar bzw. mittelbar eingebrachten Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns zurückzuführen, deren Buchwert zum 31. Dezember 2011 insgesamt 3.880 Millionen Euro betragen hatte. In den sonstigen Verbindlichkeiten des Vorjahres waren zudem 10 Millionen Euro für die Call-Option der Volkswagen AG auf die zu diesem Zeitpunkt bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH enthalten. Diese sind im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs auf die Volkswagen AG ebenfalls übergegangen.

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31.12.2012

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Aktiva		
Finanzanlagen	21.487	24.771
Forderungen	5	4.030
Sonstige Vermögensgegenstände	823	228
Flüssige Mittel	2.862	460
Rechnungsabgrenzungsposten	3	5
	25.180	29.494
Passiva		
Eigenkapital	24.154	22.897
Rückstellungen	221	204
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	2.000
Übrige Verbindlichkeiten	805	4.393
	25.180	29.494

Risiken der Geschäftsentwicklung

Die Risiken der Geschäftsentwicklung der Porsche SE als Führungsgesellschaft des Porsche SE Konzerns hängen eng mit den Risiken der wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG zusammen. Darüber hinaus ergeben sich für die Gesellschaft aus der Holdingfunktion weitere Risiken. Für eine Beschreibung der Risiken verweisen wir auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ in diesem Lagebericht.

Dividendenvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2012 einen Bilanzgewinn in Höhe von 744.180.474 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 gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen zu den mit den Stammaktionären verbundenen Unternehmen erstellt (Abhängigkeitsbericht). Als Ergebnis dieses Berichts ist Folgendes festzuhalten: „Die Porsche Automobil Holding SE hat nach den Umständen, die ihr zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht bzw. eine angemessene Gegenleistung erhalten. Durch diese Rechtsgeschäfte wurde die Gesellschaft nicht benachteiligt. Berichtspflichtige Maßnahmen nach § 312 Abs. 1 S. 2 AktG lagen im Geschäftsjahr 2012 nicht vor.“

2

Vergütungsbericht

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

Vergütung des Vorstands

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. Vor dem Hintergrund der Umstrukturierungen und der hieraus resultierenden Neuausrichtung der Porsche SE hat sich der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2012 erneut mit der Struktur der zuletzt im Geschäftsjahr 2009/10 angepassten Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE befasst und weitere Anpassungen beschlossen. Dies betrifft die Vergütungsstruktur für die Vorstandsmitglieder Matthias Müller (Strategie und Unternehmensentwicklung) und Philipp von Hagen (Beteiligungsmanagement), für die erstmals für das Geschäftsjahr 2012 ein variables Vergütungssystem eingeführt wurde. In diesem Zusammenhang wurde auch die Vergütung, die Herr Müller von der Porsche AG bezieht, umgestellt. Er bezieht seit dem 1. Januar 2012 von der Porsche AG keine variable Vergütung mehr.

Der Aufsichtsrat der Porsche SE behält sich dabei weiterhin ausdrücklich die Möglichkeit vor, auch für die Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft, die von der Gesellschaft bislang keine erfolgsab-

hängige Vergütung erhalten, ein variables Vergütungssystem einzuführen.

Die Vorstandsmitglieder Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn (Vorsitzender) und Hans Dieter Pötsch (Finanzen) erhalten für ihre Tätigkeit bei der Gesellschaft eine fixe Grundvergütung, die monatlich als Gehalt ausbezahlt wird. Dies galt ebenso für Herrn Thomas Edig, der mit Ablauf des 29. Februar 2012 aus dem Vorstand der Porsche SE ausschied und bis zu diesem Zeitpunkt für kaufmännische und administrative Angelegenheiten zuständig war.

Das Vorstandsmitglied Matthias Müller erhält für das Geschäftsjahr 2012 erstmals über eine fixe und in monatlichen Beträgen ausbezahlte Grundvergütung hinaus eine variable Vergütung von der Gesellschaft. Auch Herr von Hagen, der mit Wirkung zum 1. März 2012 zum Mitglied des Vorstands der Porsche SE bestellt wurde, erhält neben einer fixen und in monatlichen Beträgen geleisteten Grundvergütung eine variable Vergütung.

Die Höhe der variablen Vergütung dieser Mitglieder des Vorstands der Porsche SE wird vom Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage sowie der Leistungen des einzelnen Vorstandsmitglieds festgelegt. Die Festlegung der Leistungen wird dabei insbesondere am Grad der Erreichung der für das jeweilige Geschäftsjahr mit dem Vorstandsmitglied vereinbarten (gegebenenfalls unterschiedlich gewichteten) individuellen Ziele gemessen.

Die individuellen Ziele basieren auf dem Geschäftsbereich des jeweiligen Vorstandsressorts und beziehen sich für die Vertragslaufzeit auf die im Folgenden dargestellten Parameter.

Die für Herrn Müller festgelegten Parameter sind:

- Umsetzung des Konzepts zur Investitionsstrategie,
- Professionelles Risk Management und Koordination im Zusammenhang mit gerichtlichen und behördlichen Verfahren sowie
- Kostenmanagement im Hinblick auf die Verwaltung der Porsche SE und ihrer Beteiligungen.

Für Herrn von Hagen wurden folgende Parameter festgelegt:

- Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen für ein professionelles Beteiligungsmanagement,
- Weiterentwicklung und Operationalisierung der Investment-Strategie,
- Positionierung der Porsche SE am Kapitalmarkt als leistungsfähige Beteiligungsplattform sowie
- rendite- und risikoorientierte Steuerung des Beteiligungsportfolios.

Für jedes abgelaufene Geschäftsjahr erarbeitet der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats der Porsche SE unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschäfts- und Ertragslage und basierend auf der individuellen Leistung des einzelnen Vorstandmitglieds einen Vorschlag für die individuelle Höhe der variablen Vergütung. Dieser Vorschlag wird dem Aufsichtsrat der Porsche SE zur Entscheidung vorgelegt.

Die Auszahlungsbeträge der variablen Vergütung sind bei Herrn Müller auf einen Betrag in Höhe von 3.500.000 Euro und bei Herrn von Hagen auf einen Betrag in Höhe von 300.000 Euro begrenzt.

Die Fälligkeit der variablen Vergütung ist von der Erreichung kurz- und langfristiger Ziele abhängig. Die Auszahlung des kurzfristigen Teils in Höhe von 40 Prozent der variablen Vergütung erfolgt drei Monate nach Ablauf des entsprechenden Geschäftsjahres unter der Voraussetzung, dass der Porsche SE Konzern im betreffenden Geschäftsjahr ein positives Konzernergebnis vor Steuern erzielt hat. Die Auszahlung von 60 Prozent der variablen Vergütung ist abhängig von der mehrjährigen Ent-

wicklung der Gesellschaft. Eine Auszahlung erfolgt dabei zwei Jahre nach Fälligkeit des kurzfristigen Teils der variablen Vergütung jedoch nur dann, wenn der Porsche SE Konzern im Geschäftsjahr vor der Fälligkeit ein positives Konzernergebnis vor Steuern erzielt hat und die Porsche SE zum 31. Dezember des letzten Kalenderjahres vor Fälligkeit eine positive Nettoliquidität aufweist.

Darüber hinaus steht es im Ermessen des Aufsichtsrats der Gesellschaft, den Vorstandsmitgliedern der Porsche SE jeweils aufgrund einer mit den jeweiligen Vorstandsmitgliedern zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu gewähren.

Sämtliche Mitglieder des Vorstands der Porsche SE, mit Ausnahme von Herrn Thomas Edig, der mit Ablauf des 29. Februar 2012 aus diesem Gremium ausgeschieden ist, erhalten seit dem Geschäftsjahr 2012 Sachzuwendungen in Form einer Überlassung von Dienstfahrzeugen. Die Porsche SE trägt die in diesem Zusammenhang anfallenden Steuern. Zudem gewährt die Gesellschaft den Herren Müller und von Hagen Versicherungsschutz. Dies galt auch für Herrn Edig bis zu seinem Ausscheiden aus dem Vorstand der Porsche SE. Für Herrn von Hagen übernimmt die Gesellschaft zudem Kosten für Sicherheitsleistungen. Sachzuwendungen werden, sofern diese geleistet wurden, mit ihren steuerlichen Werten in die Darstellung der erfolgsunabhängigen Vergütung der Mitglieder des Vorstands einbezogen.

Die mit den Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch geschlossenen Verträge sehen im Krankheitsfall eine Fortzahlung der fixen Grundvergütung über einen Zeitraum von 12 Monaten vor. Im Todesfall wird die fixe Grundvergütung sechs Monate nach dem Sterbemonat fortgezahlt. Die mit den Herren Müller und von Hagen geschlossenen Verträge sehen eine Fortzahlung der fixen und variablen Bezüge über einen Zeitraum von 12 Monaten im Krankheitsfall und über einen Zeitraum von sechs Monaten nach dem Sterbemonat im Todesfall vor.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2012

Die Herren Prof. Dr. Winterkorn (Vorsitzender), Pötsch und Müller waren während des gesamten Geschäftsjahres 2012 Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft. Herr Edig, der zu Beginn des Geschäftsjahres 2012 noch Mitglied des Vorstands der Porsche SE war, schied mit Ablauf des 29. Februar 2012 aus dem Vorstand aus. Sein Nachfolger, Herr von Hagen, wurde mit Wirkung zum 1. März 2012 zum Mitglied des Vorstands der Porsche SE bestellt.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Vorstands der Porsche SE im Geschäftsjahr 2012 enthalten ausschließlich die Bezüge für die Tätigkeit im Vorstand der Porsche SE.

Vorstandsvergütungen gem. §§ 285 Nr. 9a, 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB für das Geschäftsjahr 2012

in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	davon mit langfristiger Anreizwirkung ¹	Gesamtvergütung
Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn	765.838	0	0	765.838
Thomas Edig (bis 29. Februar 2012)	83.333	0	0	83.333
Philipp von Hagen (seit 1. März 2012)	463.472	100.000	0	563.472
Matthias Müller	500.000	1.400.000	0	1.900.000
Hans Dieter Pötsch	520.506	0	0	520.506
Porsche SE Konzern	2.333.149	1.500.000	0	3.833.149

¹ In Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften sowie den Regelungen des Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr.17 zur Berichterstattung über die Vergütung der Organmitglieder wird der langfristige Teil in Höhe von 60 Prozent der variablen Vergütung erst im Zeitpunkt der Erfüllung sämtlicher aufschiebender Bedingungen berücksichtigt. Wir verweisen auf die nachfolgenden Ausführungen.

Für das Geschäftsjahr 2012 ist für Herrn Müller eine variable Vergütung in Höhe von insgesamt 3.500.000 Euro sowie für Herrn von Hagen eine variable Vergütung in Höhe von insgesamt 250.000 Euro vorgesehen. 60 Prozent dieser variablen Vergütung stehen unter den im Abschnitt zu den Vergütungsgrundsätzen dargestellten aufschiebenden Bedingungen und sind daher nicht in der obigen Tabelle enthalten.

Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Mit Ausnahme von Herrn von Hagen erhalten die Mitglieder des Vorstands der Porsche SE von der Gesellschaft keine Versorgungszusage. Die Herrn von Hagen erteilte Zusage auf Versorgungsleistungen umfasst neben einer Alters- und Hinterbliebenenversorgung auch eine Versorgung im Fall der dauernden Dienstunfähigkeit. Die künftigen Versorgungsleistungen ermitteln sich auf der Grundlage eines Prozentsatzes der zum Zeitpunkt des Eintritts des Versorgungsfalles vereinbarten festen jährlichen Vergütung. Dieser Prozentsatz erhöht sich, ausge-

hend von einem Prozentsatz in Höhe von 25 Prozent, für jedes volle Jahr der aktiven Tätigkeit im Vorstand der Porsche SE um einen Prozentpunkt. Die festgelegte Höchstgrenze beträgt dabei 40 Prozent. Herr von Hagen hat zum 31. Dezember 2012 einen Ruhegehaltsanspruch in Höhe von 25 Prozent der festen jährlichen Vergütung erreicht. Es wurde ein sofortiger Unverfallbarkeitsanspruch vereinbart.

Die Zahlung des Ruhegehalts erfolgt in monatlichen Beträgen ab Beendigung des Anstellungsvertrags bei Vollendung des 65. Lebensjahres und bereits zu einem früheren Zeitpunkt, sofern eine dauernde Dienstunfähigkeit besteht. Wenn ein Anspruch auf Ruhegehalt vor Vollendung des 65. Lebensjahres besteht, berechnet sich das Ruhegehalt nach versicherungsmathematischen Grundsätzen durch Verrentung der vor dem Eintritt des Ruhegehaltsfalls steuerlich zulässigen Pensionsrückstellung.

Die Hinterbliebenenversorgung umfasst eine Witwenrente in Höhe von 60 Prozent des Ruhegehalts sowie eine Waisenrente in Höhe von 20 Prozent des Ruhegehalts für jedes Kind, die sich auf 10 Prozent für jedes Kind verringert, sofern eine Witwenrente gezahlt wird. Witwen- und Waisenrenten dürften insgesamt den Betrag des Ruhegehalts nicht überschreiten. Waisenrenten sind insgesamt auf 80 Prozent des Ruhegehalts begrenzt.

Der im Geschäftsjahr 2012 erfasste Aufwand aus der laufenden Zuführung zu der für Herrn von Hagen gebildeten Pensionsrückstellung beläuft sich auf 227.863 Euro. Dieser Betrag entspricht dem Barwert der für Herrn von Hagen zum 31. Dezember 2012 bestehenden Versorgungsverpflichtung.

Herr Müller behält auch nach Eintritt in den Ruhestand seinen Anspruch auf die Überlassung eines Dienstfahrzeugs.

Für den Fall, dass die Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund vorzeitig endet, ist ein Abfindungs-Cap vorgesehen, nach dem etwaige Abfindungszahlungen einschließlich Nebenleistungen auf ma-

ximal zwei Jahresvergütungen beschränkt sind. Die Zahlungen dürfen in keinem Fall mehr als die in der Restlaufzeit des Anstellungsvertrags anfallende Vergütung entgelten. Für die Berechnung des Abfindungs-Caps ist auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abzustellen.

Die Herren Müller und von Hagen erhalten von der Gesellschaft variable Vergütungsbestandteile. Im Falle des Ausscheidens aus dem Vorstand vor Eintritt der Fälligkeit aufgrund einer Kündigung der Porsche SE aus wichtigem Grund verfallen die Ansprüche auf bisher (ganz oder teilweise) noch nicht ausgezahlte variable Vergütungsbestandteile. Bei Ausscheiden vor Eintritt der Fälligkeit aus anderen Gründen bleibt bei beiden Vorstandsmitgliedern der Anspruch auf Auszahlung der erfolgsabhängigen Vergütung unberührt. Der Zeitpunkt der Fälligkeit wird durch das vorzeitige Ausscheiden aus dem Vorstand der Gesellschaft nicht berührt. Bei Herrn Müller erfolgt die Auszahlung der noch ausstehenden variablen Vergütungsbestandteile jedoch nur für den Fall, dass der Porsche SE Konzern im Geschäftsjahr vor der Fälligkeit ein positives Konzernergebnis vor Steuern erzielt hat und die Porsche SE zum 31. Dezember des letzten Kalenderjahres vor Fälligkeit eine positive Nettoliquidität aufweist.

Gewährte Leistungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Tätigkeit im Geschäftsjahr 2012 und Bezüge früherer Mitglieder des Vorstands der Porsche SE

Herr Edig schied mit Wirkung zum Ablauf des 29. Februar 2012 aus dem Vorstand der Porsche SE aus. Die Gesellschaft zahlte Herrn Edig in diesem Zusammenhang einen Betrag in Höhe von 460.000 Euro. Von diesem Betrag entfallen rechnerisch 196.237 Euro auf den Ersatz für alle Einnahmen, die er bei Fortbestand des Anstellungsvertrags nach dem 29. Februar 2012 bis zum Ende der Laufzeit am 22. Juli 2012 als erfolgsunabhängige Vergütung erhalten hätte. Der sich rechnerisch ergebende Restbetrag in Höhe von 263.763 Euro wurde ihm zum Ausgleich aller Nachteile, die ihm durch die

Aufgabe seiner Tätigkeit entstehen, sowie als Anerkennung seiner besonderen Leistungen und somit erfolgsabhängig gewährt.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2012 bestehen bei der Porsche SE, ebenso wie zum Ende der Vergleichsperiode, keine Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2011

Dem Vorstand der Porsche SE gehörten während des gesamten Geschäftsjahres 2011 die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn (Vorsitzender), Thomas Edig, Hans Dieter Pötsch und Matthias Müller an. Die Mitglieder des Vorstands der Porsche SE erhielten von der Gesellschaft im Geschäftsjahr 2011 eine fixe Grundvergütung.

Die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch erhielten im Geschäftsjahr 2011 darüber hinaus Sachzuwendungen in Form einer Überlassung von Dienstfahrzeugen. Die Porsche SE trug die in diesem Zusammenhang anfallenden Steuern. Zudem gewährte die Gesellschaft den Herren Matthias Müller und Thomas Edig Versicherungsschutz. Sachzuwendungen wurden, sofern diese geleistet wurden, mit ihren steuerlichen Werten in die Vergütung der Mitglieder des Vorstands einbezogen.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Vorstands der Porsche SE im Geschäftsjahr 2011 enthalten ausschließlich die Bezüge für die Tätigkeit im Vorstandsgremium der Porsche SE.

Vorstandsvergütungen gem. §§ 285 Nr. 9a, 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB für das Geschäftsjahr 2011

in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile
Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn	767.167
Thomas Edig	500.000
Matthias Müller	500.000
Hans Dieter Pötsch	515.991
Gesamt	2.283.158

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche SE ist in § 14 der Satzung der Gesellschaft festgelegt. Sie 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. Diese bemisst sich am Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortgeführten Tätigkeiten vor Steuern des Porsche SE Konzerns. Für jede 1 Million Euro, um welche dieses Konzernergebnis im jeweils abgelaufenen Geschäftsjahr den Betrag von 300 Millionen Euro übersteigt, erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats einen Betrag in Höhe von 10 Euro. Für jede 1 Million Euro, um die dieses Ergebnis der dem jeweils abgelaufenen Geschäftsjahr vorausgegangenem drei Geschäftsjahre im Mittelwert den Betrag von 300 Millionen Euro übersteigt, erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE einen weiteren Betrag in Höhe von 10 Euro. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat oder einem Ausschuss angehört haben, erhalten eine im Verhältnis der Zeit geringere Vergütung.

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2012

Die Zusammensetzung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE hat sich im Geschäftsjahr 2012 geändert. Mit Wirkung zum 23. Januar 2012 wurde Herr Hansjörg Schmierer gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE als Vertreter der Arbeitnehmer bestellt. Er folgte in dieser Funktion auf Herrn Hans Baur, der sein Mandat mit Ablauf des 31. Dezember 2011 niedergelegt hatte.

Gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2012 insgesamt 2.181.631 Euro. In diesem Betrag sind feste Bezüge in Höhe von 724.972 Euro und variable Bezüge in Höhe von 1.456.659 Euro enthalten.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, wie etwa Vermittlungs- oder Beraterleistungen, erhalten.

Die nachfolgend für das Geschäftsjahr 2012 dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE enthalten ausschließlich die Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium der Porsche SE.

Aufsichtsratsvergütungen gem. §§ 285 Nr. 9a, 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB für das Geschäftsjahr 2012

in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	92.000	188.700	280.700
Uwe Hück ¹	91.500	141.525	233.025
Berthold Huber ¹	37.000	94.350	131.350
Prof. Dr. Ulrich Lehner	83.000	188.700	271.700
Peter Mosch ¹	43.000	94.350	137.350
Bernd Osterloh ¹	79.500	141.525	221.025
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	43.000	94.350	137.350
Dr. Hans Michel Piëch	67.000	94.350	161.350
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	61.500	141.525	203.025
Hansjörg Schmierer ¹ (seit 23. Januar 2012)	47.472	88.584	136.056
Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani	31.000	94.350	125.350
Werner Weresch ¹	49.000	94.350	143.350
Gesamt	724.972	1.456.659	2.181.631

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2011

Die Zusammensetzung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE hatte sich im Geschäftsjahr 2011 nicht geändert.

Gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE errechnete sich für das Geschäftsjahr 2011 eine Vergütung des Aufsichtsrats für seine Tätigkeit bei der Porsche SE in Höhe von insgesamt 1.033.420 Euro. In diesem Betrag sind feste Bezüge in Höhe von 744.500 Euro und variable Bezüge in Höhe von 288.920 Euro enthalten.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben im Geschäftsjahr 2011 darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, wie etwa Vermittlungs- oder Beraterleistungen, erhalten.

Die für das Geschäftsjahr 2011 nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE enthalten ausschließlich die Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium der Porsche SE.

Aufsichtsratsvergütungen gem. § 285 Nr. 9a, 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB für das Geschäftsjahr 2011

in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	98.000	37.280	135.280
Uwe Hück ¹	97.500	27.960	125.460
Hans Baur ¹	49.000	18.640	67.640
Berthold Huber ¹	34.000	18.640	52.640
Prof. Dr. Ulrich Lehner	92.000	37.280	129.280
Peter Mosch ¹	40.000	18.640	58.640
Bernd Osterloh ¹	79.500	27.960	107.460
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	40.000	18.640	58.640
Dr. Hans Michel Piëch	70.000	18.640	88.640
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	64.500	27.960	92.460
Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani	31.000	18.640	49.640
Werner Weresch ¹	49.000	18.640	67.640
Gesamt	744.500	288.920	1.033.420

¹ 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

Vergütung des Vorstands

Allgemeine Grundsätze

Die Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, (ehemals Porsche Zweite Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und zuvor Porsche Sechste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, auf die die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, verschmolzen wurde) und damit auch die Porsche AG sowie die Volkswagen AG waren – ungeachtet der Klassifizierung im Konzernabschluss der Porsche SE, der nach den International Financial Reporting Standards („IFRS“) aufgestellt wird – im Geschäftsjahr 2012 aufgrund der bestehenden Stimmrechtsmehrheiten weiterhin Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne des § 18 AktG.

Die Porsche SE hat mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. August 2012 ihren gesamten operativen Holding-Geschäftsbetrieb und damit insbesondere ihre Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH in die Volkswagen AG eingebracht, die nunmehr sämtliche Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und damit auch mittelbar an der Porsche AG hält. Der Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern (Porsche Holding Stuttgart GmbH und ihre Tochtergesellschaften) ist somit seit dem 1. August 2012 Teil des Volkswagen Konzerns. Die Porsche SE bleibt über ihre Beteiligung an der Volkswagen AG weiterhin mittelbar an der Porsche Holding Stuttgart GmbH beteiligt, so dass diese Gesellschaft sowie ihre Tochterunternehmen auch nach der durch die Einbringung vollzogenen Umsetzung des Integrierten Automobilkonzerns weiterhin ein Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne des § 18 AktG darstellen.

Weder der Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern noch der Volkswagen Konzern (Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften) sind dabei jedoch Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS.

Teil der nach Maßgabe des Deutschen Corporate Governance Kodex offen zu legenden Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE sind deshalb auch die Vergütungen, die diese Vorstandsmitglieder während der Zeit ihrer Mitgliedschaft im Vorstand der Gesellschaft aufgrund ihrer jeweiligen Vorstandstätigkeit bei den beiden Konzernunternehmen, der Porsche AG bzw. der Volkswagen AG, sowie für die Übernahme weiterer Mandate im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern und gegebenenfalls im sonstigen Volkswagen Konzern erhalten.

Die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch sind zugleich Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG sowie Mitglieder in verschiedenen Gremien im Volkswagen Konzern sowie im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern. Die Herren Müller und Edig sind Mitglieder der Geschäftsführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Vorstandsmitglieder der Porsche AG, sowie Mitglieder in verschiedenen Gremien im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern. Während Herr Müller während des gesamten Geschäftsjahres 2012 Mitglied des Vorstands der Porsche SE war, schied Herr Edig zum Ablauf des 29. Februar 2012 aus dem Vorstand der Gesellschaft aus. Seine Mitgliedschaft in der Geschäftsführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH und im Vorstand der Porsche AG besteht jedoch unverändert fort. Herr von Hagen, der seit dem 1. März 2012 Mitglied des Vorstands der Porsche SE ist, nimmt neben seinem Mandat als Vorstand der Gesellschaft keine weiteren Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate wahr.

Die nachfolgend genannte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2012 enthält daher, neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, für Herrn Müller die Vergütung für die Vorstandstätigkeit bei der Porsche AG. Vergütungen für die Übernahme weiterer Mandate im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern für das Geschäftsjahr 2012 liegen für ihn nicht vor. Die Vergütung von Herrn Edig für die Vorstandstätigkeit bei der Porsche AG ist bis zu seinem Ausscheiden aus dem

Vorstand der Porsche SE mit Wirkung zum 29. Februar 2012 berücksichtigt. Vergütungen für die Übernahme weiterer Mandate im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern lagen für ihn ebenfalls nicht vor.

Die Gesamtvergütungen für die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch enthalten, neben den von der Porsche SE im Geschäftsjahr bezogenen Vergütungen, zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit bei der Volkswagen AG sowie für die Übernahme weiterer Mandate im Volkswagen Konzern und im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern im Geschäftsjahr 2012. Auf Grundlage der Änderung von § 13 Abs. 2 der Satzung der Porsche AG betreffend die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG, die am 13. Dezember 2012 in das Handelsregister Stuttgart eingetragen wurde, erhalten die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch mit Wirkung ab dem 1. August 2012 keine Vergütung mehr für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche AG. Wir verweisen in Bezug auf den Änderungsumfang der Satzung der Porsche AG auf die nachfolgenden Erläuterungen zur Vergütung des Aufsichtsrats.

Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG

Die positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns in den Geschäftsjahren 2011 und 2012 machte eine Weiterentwicklung und Neujustierung des bislang geltenden Vergütungssystems und damit der Vorstandsvergütung der Volkswagen AG und der darin enthaltenen Vergleichsparameter notwendig. Die Weiterentwicklung der Vorstandsvergütung wurde von einem Vergütungsberater begleitet, auf dessen Unabhängigkeit vom Vorstand und der Volkswagen AG selbst geachtet wurde.

Die wesentlichen Änderungen im Vergütungssystem beziehen sich auf den gewährten Bonus, dessen Ermittlung auf Basis der Geschäftsentwicklung neu justiert wird und nunmehr explizit auch die individuelle Leistung der Vorstandsmitglieder berücksichtigt.

Durch die nachträgliche Anpassung der Vergleichsparameter im Bonus wird eine Abweichung von der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in Nummer 4.2.3 Abs. 3 S.3 erforderlich, die eine nachträgliche Änderung von Erfolgszielen oder der Vergleichsparameter ausschließt. Zukünftig soll dieser Empfehlung wieder entsprochen werden.

Die Höhe der Vorstandsvergütung soll vor dem Hintergrund eines nationalen und internationalen Vergleichsumfeldes angemessen und attraktiv sein. Kriterien bilden sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfeldes und der Vergütungsstruktur, die ansonsten bei Volkswagen gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

Die nachfolgend dargestellten Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG beziehen sich ausschließlich auf die mit den Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch getroffenen Vereinbarungen.

Die von diesen Herren für ihre Tätigkeit im Volkswagen Konzern erhaltenen Bezüge setzen sich aus fixen und variablen Bestandteilen zusammen. Durch die fixen Bestandteile ist einerseits eine Grundvergütung gewährleistet, die es dem einzelnen Vorstandsmitglied gestattet, seine Amtsführung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns auszurichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Andererseits stellen variable Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns abhängen, eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher.

Die fixe Grundvergütung enthält in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und die Kosten bzw. den

2

geldwerten Vorteil aus der Gewährung von Sachbezügen und Nebenleistungen wie die Überlassung von Dienstwagen und die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf Sachzuwendungen entfallen, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen. Die Grundvergütung wird turnusmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem Bonus, der sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils zwei vorangegangenen Jahre bezieht, und seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI, langfristiger Anreiz), dem – vorbehaltlich der Einführungsphase – eine Betrachtung der jeweils vier vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Beide Komponenten der variablen Vergütung beruhen damit auf mehrjährigen Bemessungsgrundlagen und tragen sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung.

Der Bonus honoriert eine positive Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Vorstandsvergütung werden die Bemessungsgrundlagen im Bonus an die positive Geschäftsentwicklung der vergangenen Jahre angepasst. Als Bemessungsgrundlage des Bonus wird der Durchschnitt des Operativen Ergebnisses des Volkswagen Konzerns einschließlich des anteiligen Operativen Ergebnisses in China im Zweijahreszeitraum herangezogen. Neu ist insbesondere die Verankerung eines Schwellenwertes für die Bemessungsgrundlage, unterhalb dessen keine Auszahlungen aus dem Bonus erfolgen. Dieser Schwellenwert wurde für die Jahre 2012 und 2013 auf 5,0 Milliarden Euro festgelegt. Mittels einer Begrenzung des maximalen rechnerischen Bonusvolumens ist zudem explizit eine Begrenzungsmöglichkeit (Cap) für außerordentliche Entwicklungen vorgesehen. Für das Jahr 2012 und 2013 liegt die rechnerische Begrenzung für Herrn Prof. Dr. Winterkorn, den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, bei 6,75 Millionen Euro und für Herrn Pötsch bei 2,5 Millionen Euro. Die Systematik und die Begrenzung werden regelmäßig durch den Aufsichtsrat hinsichtlich Anpassungsnotwendigkeiten überprüft.

Eine wesentliche Neuerung betrifft darüber hinaus die Möglichkeit des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, den sich rechnerisch auf Basis des durchschnittlichen Operativen Ergebnisses des Volkswagen Konzerns ergebenden Bonus unter Nutzung eines individuellen Anpassungsfaktors unabhängig von der maximalen rechnerischen Begrenzung um bis zu 50 Prozent zu erhöhen, um besondere individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder zu vergüten. Eine Anpassung durch den Aufsichtsrat kann bei besonderen individuellen Leistungen der Vorstandsmitglieder zur Stärkung der nachhaltigen Unternehmensentwicklung durch den Aufsichtsrat vorgenommen werden. Hierbei können zum Beispiel besondere Integrationsleistungen oder die erfolgreiche Umsetzung von Sonderprojekten berücksichtigt werden.

Der bestehende Long Term Incentive, der sich noch in einer Einführungsphase befindet, wurde im Rahmen der Weiterentwicklung der Vorstandsvergütung nicht angepasst. Die Höhe des LTI ist abhängig vom Erreichen der Ziele der Strategie 2018. Die Zielfelder sind:

- Top-Kundenzufriedenheit, gemessen am Kundenzufriedenheitsindex,
- Top-Arbeitgeber, gemessen am Mitarbeiterindex,
- Absatzsteigerung, gemessen am Wachstumsindex
- Steigerung der Rendite, gemessen am Renditeindex.

Der Kundenzufriedenheitsindex errechnet sich anhand von Indikatoren, die die Gesamtzufriedenheit der Kunden mit den ausliefernden Händlern, den Neufahrzeugen und den Servicebetrieben auf Basis des jeweils vorangehenden Werkstattbesuchs abbilden. Der Mitarbeiterindex wird aus den Indikatoren „Beschäftigung“ und „Produktivität“ sowie der Beteiligungsquote und dem Ergebnis von Mitarbeiterbefragungen ermittelt. Der Wachstumsindex errechnet sich aus den Indikatoren „Auslieferung an Kunden“ und „Marktanteil“. Der Renditeindex ergibt sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite und der Dividende der Stammaktie.

Die ermittelten Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich Mitarbeiter und zur Absatzsituation werden addiert und das Ergebnis anschließend mit dem Renditeindex multipliziert. Diese Methodik stellt sicher, dass der LTI nur dann ausgezahlt wird, wenn der Volkswagen Konzern auch finanziell erfolgreich ist. Denn wird bei der Umsatzrendite der Schwellenwert von 1,5 Prozent nicht überschritten, beträgt der Renditeindex null. Folglich liegt dann auch der Gesamtindex für das betreffende Geschäftsjahr bei null.

Auf Basis des Vier-Jahres-Durchschnitts der Gesamtindizes kann der Aufsichtsrat die Höhe des LTI-Zielbetrags in jedem Geschäftsjahr neu festlegen. Im Berichtsjahr betrug der LTI-Zielbetrag 2,25 Millionen Euro für Herrn Prof. Dr. Winterkorn, dem Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, und 1,0 Millionen Euro für Herrn Pötsch in seiner Funktion als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG. Der maximale Auszahlungsbetrag beläuft sich für Herrn Prof. Dr. Winterkorn auf 4,5 Millionen Euro und für Herrn Pötsch auf 2,0 Millionen Euro. Der LTI wurde dem Vorstand unter Anwendung eines Einführungs-szenarios erstmals im Jahr 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und die sich abzeichnende Entwicklung des Jahres 2011 berechnet und ausgezahlt. Im Jahr 2012 wurde die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 und 2011 berücksichtigt; für das Jahr 2013 fließt die Entwicklung der Geschäftsjahre 2010 bis 2012 in die Berechnung ein. Ab 2014 werden dann die vorangegangenen vier Jahre der Betrachtung zugrunde gelegt.

Bei außerordentlichen Geschäftsentwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Begrenzung der Summe der variablen Vergütungsbestandteile vornehmen (Cap).

Für die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch besteht im Krankheitsfall Anspruch auf eine zwölfmonatige Fortzahlung der fixen Bezüge durch die Volkswagen AG.

Während des Geschäftsjahres 2012 haben sich keine Änderungen bei den laufenden Verträgen der Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch ergeben.

Vergütungsgrundsätze der Porsche AG

Die nachfolgend dargestellten Vergütungsgrundsätze der Porsche AG beziehen sich ausschließlich auf die mit den Herren Matthias Müller und Thomas Edig getroffenen Vereinbarungen. Diese Vorstandsmitglieder übten im Geschäftsjahr 2012 neben ihren Vorstandsmandaten bei der Porsche SE auch Vorstandsmandate bei der Porsche AG aus, für die sie Vergütungen bezogen haben. Die Geschäftsführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH, die mit Ausnahme eines Mitglieds personenidentisch mit dem Vorstand der Porsche AG ist, erhält für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben keine Vergütung.

Im Zusammenhang mit der Schaffung des integrierten Automobilkonzerns zwischen Porsche und Volkswagen wurden auch die Vereinbarungen zur Vergütung von Herrn Müller bei der Porsche AG angepasst. Er bezieht seit dem 1. Januar 2012 bei der Porsche AG ausschließlich ein festes jährliches Gehalt sowie eine feste jährliche Tantieme. Variable Vergütungsbestandteile bezieht Herr Müller seither von der Porsche AG nicht mehr.

Für seine Mitgliedschaft im Vorstand der Porsche AG erhält Herr Edig eine fixe Vergütung, die sich aus einem festen jährlichen Gehalt sowie einer festen jährlichen Tantieme zusammensetzt.

Darüber hinaus erhält Herr Edig eine kurzfristige variable Vergütungskomponente, deren Ausgangsbetrag sich als Prozentsatz des nach IFRS ermittelten Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns (Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften) unter Hinzurechnung der Zuführung zu der für die variable Vorstandsvergütung gebildeten Rückstellung ermittelt und deren Höhe sich nach dem Grad der Erreichung bestimmter mit dem Aufsichtsrat der Porsche AG vereinbarter individueller Ziele bemisst (Bonus). Diese Vergütungskomponente gelangt drei Monate nach dem

Abschluss eines Geschäftsjahres zur Auszahlung (kurzfristige variable Vergütung). Die im Rahmen einer Zielvereinbarung zu vereinbarenden Ziele sind auf eine nachhaltige Entwicklung des Porsche AG Konzerns ausgerichtet.

Zudem sieht die mit dem Aufsichtsrat der Porsche AG vereinbarte Vergütungsstruktur von Herrn Edig eine langfristige variable Vergütung (LTI-Komponente) vor, deren Ausgangsbetrag sich ebenfalls als Prozentsatz des (nach IFRS) ermittelten und mit einer Mindesthöhe versehenen Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit unter Hinzurechnung der für die variable Vorstandsvergütung gebildeten Rückstellungsbeträge ermittelt, deren Fälligkeit allerdings um zwei Jahre aufgeschoben wird. Die Fälligkeit der LTI-Komponente steht dabei unter der aufschiebenden Bedingung, dass im letzten Geschäftsjahr vor Fälligkeit ein positives Geschäftsergebnis erwirtschaftet wurde. Die Höhe der Auszahlung der LTI-Komponente ist von den Zielsetzungen der für das jeweils betreffende Geschäftsjahr maßgeblichen langfristigen Unternehmensplanung und des dort festgelegten Ergebnisziels abhängig. Die LTI-Komponente wird in voller Höhe ausbezahlt, wenn das nach IFRS ermittelte Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um nicht mehr als 20 Prozent geringer ausfällt, als dies in der langfristigen Unternehmensplanung vorgesehen ist. Liegt das nach IFRS ermittelte Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um mindestens 50 Prozent unter dem jeweiligen Zielwert, verfällt die LTI-Komponente. Bei einer Abweichung zwischen 20 Prozent und 50 Prozent erfolgt eine Kürzung im Verhältnis der Abweichung des nach IFRS ermittelten Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von dem in der langfristigen Unternehmensplanung vorgesehenen Ergebnis.

Der für die Ermittlung der Vergütungskomponenten maßgebliche Ausgangsbetrag ist für beide Vergütungskomponenten zusammen auf 4,0 Millionen Euro begrenzt (Bonuscap).

Der Anteil der kurzfristigen variablen Vergütung beträgt 40 Prozent der maximalen variablen Ge-

samtvergütung, der Anteil der langfristigen variablen Komponente 60 Prozent. Eine entsprechende variable Vergütungsregelung bestand bis zum Ende des Geschäftsjahres 2011 auch für Herrn Müller.

Der Aufsichtsrat hat zudem die Möglichkeit, diese Vergütungskomponenten nach pflichtgemäßem Ermessen zu reduzieren, sofern er dies aufgrund von außergewöhnlichen Entwicklungen für geboten erachtet.

Darüber hinaus steht es im Ermessen des Aufsichtsrats der Porsche AG, für die Herren Müller und Edig aufgrund einer zuvor abgeschlossenen Zielvereinbarung einen Sonderbonus oder im Nachhinein für besondere Leistungen einen Anerkennungsbonus zu bezahlen.

Herr Edig und Herr Müller erhielten darüber hinaus Sachzuwendungen, insbesondere die Überlassung von Dienst- und Leasingfahrzeugen sowie die Gewährung von Versicherungsschutz. Zudem wurde grundsätzlich die Übernahme der Kosten für Sicherheitsleistungen und Gesundheitsvorsorge vereinbart. Steuern, die im Zusammenhang mit den Sachzuwendungen anfallen, werden regelmäßig von der Porsche AG getragen.

Die Herren Müller und Edig haben zudem Direktversicherungen abgeschlossen. Die Jahresprämien in Höhe von jeweils 1.742 Euro werden von der Porsche AG entrichtet.

Die Porsche AG gewährt Herrn Müller im Krankheitsfall eine Fortzahlung seiner fixen Vergütung über einen Zeitraum von 12 Monaten. Im Todesfall werden die mit Herrn Müller vereinbarten Bezüge sechs Monate nach dem Sterbemonat fortgezahlt.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2012

Die nachfolgende Übersicht fasst die Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE für ihre Tätigkeit bei der Porsche SE sowie bei Konzernunternehmen

im Sinne des § 18 AktG zusammen. Die in der Übersicht genannte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE berücksichtigt daher, neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, für Herrn Müller zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit bei der Porsche AG für das Geschäftsjahr 2012 und für die Herren Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit bei der Volkswagen AG sowie für die Übernahme weiterer Mandate im Volkswagen Konzern und im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern im Geschäftsjahr 2012.

Die Vergütung für Herrn Müller für seine Vorstandstätigkeit bei der Porsche AG im Geschäftsjahr 2012 umfasst ein festes jährliches Gehalt, eine feste jährliche Tantieme sowie die Auszahlung von noch nicht geleisteten variablen Vergütungsbestandteilen für vergangene Geschäftsjahre in Höhe von 2.353.360 Euro. Zudem erhielt er einen Anerkennungsbonus für das Geschäftsjahr 2011 in Höhe von 75.000 Euro. Mit diesen Zahlungen der Porsche

AG sind sämtliche Ansprüche von Herrn Matthias Müller gegen die Porsche AG auf variable Vergütungsleistungen mit Bezug auf vergangene Geschäftsjahre abgegolten. Die Zahlung eines Anerkennungsbonus bleibt davon unberührt.

Die Vergütung von Herrn Edig für die Vorstandstätigkeit bei der Porsche AG ist bis zu seinem Ausscheiden aus dem Vorstand der Porsche SE mit Ablauf des 29. Februar 2012 berücksichtigt. Die kurzfristige erfolgsabhängige Vergütung der Porsche AG für das Geschäftsjahr 2012 wurde dabei zeitanteilig einbezogen. Die langfristige variable Vergütungskomponente der Porsche AG für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 wurde ebenfalls zeitanteilig berücksichtigt, während langfristige variable Vergütungskomponenten für die nachfolgenden Geschäftsjahre aufgrund der vorliegenden aufschiebenden Bedingungen unberücksichtigt blieben. Im Geschäftsjahr 2012 wurde ihm zudem für das Geschäftsjahr 2011 ein Anerkennungsbonus von 70.000 Euro gewährt.

Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das Geschäftsjahr 2012¹

	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung	
			davon mit langfristiger Anreizwirkung	
in €				
Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn	2.714.698	12.606.196	3.940.000	15.320.894
Thomas Edig (bis 29. Februar 2012)	242.404	370.280	87.240	612.684
Philipp von Hagen (seit 1. März 2012)	463.472	100.000	0	563.472
Matthias Müller	2.341.895	3.828.360	0	6.170.255
Hans Dieter Pötsch	1.578.136	4.986.196	1.750.000	6.564.332
Porsche SE Konzern	7.340.605	21.891.032	5.777.240	29.231.637

¹ Die in der Übersicht genannten Beträge **berücksichtigen** die bezogenen Vergütungen im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern, die keine Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS sind.

Leistungen bei regulärer und vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Den Vorstandsmitgliedern Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit im Volkswagen Konzern ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 63. Lebensjahres gezahlt bzw. zur Verfügung gestellt. Das Ruhegehalt ergibt sich aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts, das den wesentlichen Teil der individuellen, von der Volkswagen AG bezogenen fixen Vorstandsvergütung ausmacht. Der individuelle Prozentsatz steigt, ausgehend von einem Prozentsatz von 50 Prozent, mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um zwei Prozentpunkte. Die vom Präsidium des Aufsichtsrats der Volkswagen AG festgelegte Höchstgrenze liegt bei 70 Prozent. Eine weitere Differenzierung dieser Leistungen nach erfolgsabhängigen Bestandteilen und Leistungen mit langfristiger Anreizwirkung erfolgt nicht. Sowohl Herr Prof. Dr. Winterkorn als auch Herr Pötsch haben zum 31. Dezember 2012 einen Ruhegehaltsanspruch von 70 Prozent erreicht.

Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch auf das Ruhegehalt. Hinterbliebene erhalten 66 2/3 Prozent Witwenrente bzw. 20 Prozent Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds. Auch im Falle der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit ist den Vorstandsmitgliedern Prof. Dr. Winterkorn und Pötsch ein Ruhegehalt bzw. eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die nach Ausscheiden aus der Volkswagen AG an diese Vorstände zu gewährende Altersversorgung ist bei einem vorzeitigen Austritt auf Veranlassung der Volkswagen AG sofort und ansonsten mit Vollendung des 63. Lebensjahres zu zahlen. Werden bis zum 63. Lebensjahr auch von anderer Stelle Vergütungen bezogen, sind diese bis zu einem bestimmten Festbetrag auf den Versorgungsanspruch anzurechnen.

Gemäß der Regelungen für Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG gilt auch für Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Pötsch, dass, sofern die Tätigkeit aus einem nicht von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, die Ansprüche bei nach dem 20. November 2009 abgeschlossenen Vorstandsverträgen entsprechend der Empfehlung aus Nummer 4.2.3 Abs. 4 des DCGK auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt sind (Abfindungs-Cap). Für vor dem 20. November 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wird ab der dritten Amtszeit Bestandsschutz gewährt.

Für den Fall, dass die Tätigkeit aus einem von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund vorzeitig beendet wird, erfolgt keine Abfindungszahlung an das Vorstandsmitglied.

Matthias Müller erhält von der Porsche AG künftige Versorgungsleistungen, die 50 Prozent des zum Zeitpunkt des Eintritts in den Ruhestand mit der Porsche AG vereinbarten festen jährlichen Gehalts betragen. Scheidet Herr Müller nach der Vollendung des 63. Lebensjahres oder bei Dienstunfähigkeit aus, hat er Anspruch auf monatliche Zahlung des Ruhegehalts. Scheidet er auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand der Porsche AG aus, ist seine Anwartschaft auf Ruhegehalt unverfallbar.

Hinterbliebene von Herrn Müller erhalten 60 Prozent Witwenrente bzw. 15 Prozent Halbwaisengeld und 30 Prozent Vollwaisenrente bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds. Die Waisenrente darf insgesamt nicht mehr als 60 Prozent des Ruhegehalts betragen.

Aus der laufenden Zuführung zu den Pensionsrückstellungen wurde bei der Porsche AG für Herrn Müller ein Betrag in Höhe von 360.753 Euro erfasst. Der bei der Volkswagen AG erfasste Betrag aus der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen beläuft sich für Herrn Prof. Dr. Winterkorn auf 904.811 Euro und für Herrn Pötsch auf 1.699.477 Euro. Die Dynamisierung der laufenden Renten für Herrn Müller, Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Pötsch erfolgt

analog zur Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwendung von § 16 des Gesetzes zur Verbesserung der betrieblichen Altersversorgung (BetrAVG) nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Porsche Holding Stuttgart GmbH (und damit auch die Porsche AG) sowie die Volkswagen AG waren ebenso wie ihre Tochterunternehmen im Geschäftsjahr 2012 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 im Volkswagen Konzern und im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern 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 Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgre-

mien im Sinne des § 125 Abs. 1 S. 5 AktG im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern. Die dort bezogene Vergütung richtet sich nach den Bestimmungen der jeweils gültigen Satzungen der Gesellschaften.

Entsprechend § 13 Abs. 2 der Satzung der Porsche AG erhielten die Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG, die auch dem Aufsichtsrat der Porsche SE angehören, zur Vermeidung einer Doppelvergütung im Geschäftsjahr 2012 keine erfolgsabhängige Vergütung von der Porsche AG.

§ 13 Abs. 2 der Satzung der Porsche AG wurde im Geschäftsjahr 2012 geändert. Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG, die bereits eine Vergütung für die Mitgliedschaft in einem Aufsichtsgremium eines verbundenen Unternehmens der Porsche AG im Sinne des AktG erhalten, erhalten ab dem Geschäftsjahr 2013 zur Vermeidung einer Doppelvergütung für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche AG keine Vergütung.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE haben im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, wie Vermittlungs- oder Beraterleistungen, erhalten.

**Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex für das
Geschäftsjahr 2012¹**

in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	192.775	635.940	828.715
Uwe Hück ²	159.000	141.525	300.525
Berthold Huber ²	73.000	741.483	814.483
Prof. Dr. Ulrich Lehner	83.000	188.700	271.700
Peter Mosch ²	68.500	440.117	508.617
Bernd Osterloh ²	94.500	560.275	654.775
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	222.500	1.022.950	1.245.450
Dr. Hans Michel Piëch	134.000	417.917	551.917
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	124.000	766.458	890.458
Hansjörg Schmierer ² (seit 23. Januar 2012)	96.472	89.757	186.229
Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani	31.000	94.350	125.350
Werner Weresch ²	104.000	94.350	198.350
Gesamt	1.382.747	5.193.822	6.576.569

¹ Die in der Übersicht genannten Beträge **berücksichtigen** die bezogenen Vergütungen im Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern, die keine 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.

Wertsteigernde Faktoren

Die Porsche SE hat ausgehend von den bestehenden Strukturen und Prozessen im Zusammenhang mit der Beteiligung an der Volkswagen AG schrittweise die organisatorischen und inhaltlichen Voraussetzungen für den Erwerb und das Management neuer Beteiligungen geschaffen. Hierzu wurden klare Kriterien und ein systematischer Prozess etabliert, um zukünftige Investitionsmöglichkeiten entlang der automobilen Wertschöpfungskette zu identifizieren und zu prüfen. Mit dem strategischen Erwerb langfristiger Beteiligungen verfolgt die Porsche SE das Ziel, diese in ihrer Weiterentwicklung zu fördern und somit eine nachhaltige Wertsteigerung des Nettovermögens zu generieren. Wir verweisen hierzu auch auf den Abschnitt „Ausbau der Strukturen für das Beteiligungsmanagement“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ sowie auf das Kapitel „Prognosebericht und Ausblick“ in diesem Lagebericht.

Nachstehend berichten wir über die wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns. Diese Werttreiber tragen dazu bei, den Wert dieser wesentlichen Beteiligung der Porsche SE nachhaltig zu erhöhen. Hierzu zählen neu entwickelte Produkte, die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Marketing und Vertrieb sowie Umwelt. Übergeordnet nimmt Volkswagen dabei stets seine Verantwortung gegenüber seinen Mitarbeitern und der Umwelt wahr. Darüber hinaus berichten wir im Abschnitt „Forschung und Entwicklung“ über Neuvorstellungen des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns bis zu dessen Einbringung in die Volkswagen AG.

Nachhaltigkeit

Corporate Social Responsibility und Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern

Volkswagen ist aufgrund seiner Unternehmenskultur wie kaum ein anderes Unternehmen geeignet, das moderne Verständnis von Verantwortung und Nachhaltigkeit mit den traditionellen Werten unternehmerischen Handelns zu verbinden. Als global agierender Konzern unterstützt Volkswagen soziale Projekte und Hilfsbedürftige durch ein weltweites Engagement und Spendenwesen und integriert dieses Konzept zugleich in ein modernes Leitbild, in dem die strategische Verankerung von Corporate Social Responsibility (CSR) und Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette im Mittelpunkt steht. Die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts, insbesondere die Ressourcen- und Klimaschutz sowie die Gerechtigkeit innerhalb und zwischen Generationen, werden in dem Leitbild der Verantwortung und Nachhaltigkeit zusammengeführt. Nachhaltigkeit verlangt die Zielbalance von ökonomischer, ökologischer und sozialer Dimension. Das CSR-Konzept sorgt dafür, dass der Volkswagen Konzern auf jeder Stufe des Wertschöpfungsprozesses Risiken vermeidet, Entwicklungschancen frühzeitig erkennt und seine Reputation weiter erhöht. So leistet CSR einen notwendigen Beitrag zur langfristigen Sicherung und Wertsteigerung des Unternehmens.

Nachhaltigkeitsmanagement

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns ist zugleich das höchste Nachhaltigkeitsgremium im Unternehmen (Nachhaltigkeitsboard). Er wird periodisch vom Konzern-Steuerkreis CSR & Nachhaltigkeit über die Themen Verantwortung und Nachhaltigkeit informiert. Diesem Steuerkreis gehören Topmanager zentraler Vorstandsbereiche, der Konzernbetriebsrat sowie Vertreter der Marken und Regionen an. Der Steuerkreis verabschiedet die Nachhaltigkeitsstrategie, mit deren Hilfe der Konzern sein Ziel erreichen will, im Jahr 2018 das nachhaltigste Automobilunternehmen der Welt zu sein.

Seit 2006 koordiniert die CSR-Geschäftsstelle alle Aktivitäten innerhalb des Konzerns und der Marken und bedient sich dabei standardisierter Strukturen, Prozesse und Berichte. Sie richtet die CSR-Aktivitäten strategisch aus und handelt als Steuerungseinheit für die internen Managementprozesse und den Stakeholder-Dialog. CSR-Projektteams arbeiten bereichsübergreifend an aktuellen Themen wie der Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen. Seit 2009 findet regelmäßig ein internationaler Austausch zwischen den CSR-Koordinatoren aller Marken und Regionen statt. Für die konzernweite Koordination der Umweltverantwortlichen gibt es außerdem eine Konzern-Umweltkonferenz und einen Konzern-Umweltstrategiekreis. Mit einem Konzern-Beauftragten für Umwelt, Energie und neue Geschäftsfelder wurden die Weichen für einen ökologischen Umbau des Volkswagen Konzerns gestellt.

Die Voraussetzungen für eine umfassende und zeitnahe CSR- und Nachhaltigkeitsberichterstattung des Konzerns hat der Volkswagen Konzern mit der Einführung des IT-gestützten Nachhaltigkeitsmanagementsystems und der weiteren Integration der Kennzahlensysteme geschaffen. Den steigenden Erwartungen der Stakeholder in Bezug auf eine aktuelle und differenzierte Darstellung der CSR- und Nachhaltigkeitsleistungen des Unternehmens kommt Volkswagen mit der erhöhten Steuerungseffizienz und Transparenz des Kennziffernsystems nach.

Verhaltensgrundsätze und Leitlinien des Volkswagen Konzerns

Verhaltensgrundsätze, die im gesamten Volkswagen Konzern gültig sind, geben den Mitarbeitern des Volkswagen Konzerns einen Wegweiser an die Hand, um rechtliche und ethische Herausforderungen bei ihrer täglichen Arbeit zu bewältigen. In diese Grundsätze sind die Konzernwerte Kundennähe, Höchstleistung, Werte schaffen, Erneuerungsfähigkeit, Respekt, Verantwortung und Nachhaltigkeit eingeflossen. Für die Einhaltung der Grundsätze ist jeder einzelne Mitarbeiter gleichermaßen verantwortlich.



Weitere wichtige Leitlinien für das Handeln sind internationale Konventionen, Gesetze und interne Regeln. Mit der „Erklärung zu den sozialen Rechten und den industriellen Beziehungen bei Volkswagen“ (Volkswagen Sozialcharta), der Charta der Zeitarbeit und der Charta der Arbeitsbeziehungen bekennt sich der Volkswagen Konzern zu grundlegenden sozialen Rechten und Prinzipien.



Forschung und Entwicklung

Neuvorstellungen des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns

Auf dem Genfer Automobil-Salon Anfang März 2012 erfolgte die Weltpremiere des neuen Boxster. Der offene Zweisitzer kam mit einer komplett neuen Leichtbau-Karosserie und einem vollständig überarbeiteten Fahrwerk auf den Markt. Erheblich niedrigeres Gewicht, längerer Radstand, breitere Spur und größere Räder steigern die Fahrdynamik des Mittelmotor-Sportwagens nochmals deutlich. Die neuen Boxster-Modelle legen bei den Fahrleistungen zu und sind außerdem bis zu 15 Prozent sparsamer. Sie begnügen sich modellabhängig mit weniger als acht Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Boxster und Boxster S werden von Sechszylinder-Boxermotoren mit Benzin-Direkteinspritzung angetrieben, deren Effizienz durch Bordnetz-Rekuperation, Thermomanagement und Start-Stopp-Funktion weiter gesteigert ist. Das neue

Triebwerk des Basismodells leistet 265 PS (195 kW) aus 2,7 Liter Hubraum – zehn PS mehr als der hubraumgrößere Vorgänger. Es basiert auf dem 3,4 Liter-Motor des Boxster S. Dieser leistet nun 315 PS (232 kW) und damit fünf PS mehr als bisher.

Ende April 2012 folgte in Peking auf der Auto China 2012 die Weltpremiere des Cayenne GTS. Sein Konzept: Konzentration auf sportliche Performance. Sein Rezept: Mehr Motorleistung, dynamischere Kraftentfaltung, strafferes Fahrwerk mit Tieferlegung, betont sportliche Ausstattung. Der neue Cayenne GTS schließt dabei nicht einfach die Lücke zwischen dem Cayenne S und dem Cayenne Turbo, sondern differenziert sich mit seinem speziellen Charakter von den übrigen Modellen.

Der Cayenne GTS hat einen auf 420 PS (309 kW) leistungsgesteigerten 4,8 Liter V8-Motor. Die Kraftübertragung übernimmt die Achtgang-Tiptronic S mit integrierter Auto-Start-Stopp-Funktion. In 5,7 Sekunden spurtet der GTS aus

dem Stand auf Tempo 100. Der durchschnittliche Verbrauch beträgt 10,7 Liter auf 100 Kilometer.

Neuvorstellungen des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns ab dem 1. August 2012 sind in der Berichterstattung zum Volkswagen Konzern enthalten.

Neuvorstellungen des Volkswagen Konzerns

Im Jahr 2012 hat der Volkswagen Konzern seine Modellpalette in wichtigen Segmenten gezielt ausgebaut. Zudem wurden die ersten Produkte basierend auf dem neuen Modularen Querbaukasten (MQB) eingeführt, der die Grundlage für viele weitere Modellneuheiten in den kommenden Jahren sein wird. Mit den neuen Konzernmarken Porsche und Ducati umfasst das Angebot des Konzerns rund 280 Pkw-, Nutzfahrzeug- und Motorradmodelle sowie deren Derivate. Mit einer Auswahl vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen im Pkw-Bereich, vom kleinen Pickup bis zum schweren Lkw und Bus im Nutzfahrzeugsektor und den Motorrädern deckt der Konzern damit nahezu alle wesentlichen Segmente und KarosseriefORMen ab. Sofern dies wirtschaftlich ist, wird der Volkswagen Konzern weiterhin offene Marktsegmente zielstrebig erschließen.

Die Marke Volkswagen Pkw präsentierte im Jahr 2012 eine Vielzahl neuer Modelle. Im Mittelpunkt stand der neue Golf, der als volumenstärkstes Konzernmodell und eines der meistverkauften Autos weltweit auch in seiner siebten Auflage neue Maßstäbe im Kompaktsegment setzt. Mit dem up! als Viertürer und dem Passat Alltrack als Kombi-Offroad-Variante wurden wichtige Volumen- und Nischensegmente besetzt. Der Polo GTI, das neue Beetle Cabriolet und die Produktaufwertung des CC stärkten zudem das emotionale Markenbild von Volkswagen. Den spezifischen Kundenbedürfnissen und Marktanforderungen in den wichtigen Regionen außerhalb Europas trägt Volkswagen mit Produktaufwertungen und länderspezifischen Modellen Rechnung. Im Geschäftsjahr 2012 wurden der Gol, das meistverkaufte Modell im Gesamtmarkt Brasilien, und sein Stufenheckderivat Voyage aufgewertet.

In China kamen die kompakten Stufenhecklimousinen Sagitar und New Lavida sowie der aufgewertete New Bora auf den Markt. Darüber hinaus erhielt der Santana, der als erstes Konzernfahrzeug im Reich der Mitte abgesetzt wurde, nach seiner fast 30-jährigen Laufzeit einen Nachfolger. Zukunftsweisend war zudem die Einführung des Jetta Hybrid – des ersten Hybridmodells des Konzerns in der Kompaktklasse – mit dem Volkswagen die Elektrifizierung seines Produktprogramms vorantreibt. Ein weiteres Highlight war der eco-up!, das sparsamste Serienauto mit Erdgasantrieb und einer CO₂-Emission von lediglich 79 g/km.

Die Marke Audi stellte im Jahr 2012 ihre technische und sportliche Kompetenz unter Beweis und wurde erneut ihren hohen Ansprüchen gerecht. Im kompakten Premiumsegment wurde der erfolgreiche Audi A3 als erstes Konzernfahrzeug basierend auf dem MQB erneuert. Mit den Audi-Modellen A4 allroad, RS 4 Avant, A6 allroad quattro, S6 Limousine und Avant, S7 Sportback und S8 wurden weitere Derivate eingeführt, die verschiedene Premiumsegmente besetzen. Wichtige Volumenmodelle wie der Audi A4 als Limousine und als Avant, der Audi Q5 und die speziell für Märkte wie China angepassten Versionen des Audi A4 und Audi A6 mit verlängertem Radstand wurden aufgewertet oder erneuert. Hinzu kam die Produktaufwertung des Audi RS5 Coupé. Ihre wachsende Elektrokompetenz demonstrierte die Marke Audi mit der Markteinführung des Audi A6 hybrid und des Audi A8 hybrid.

Mit dem neuen Rapid, der im Jahr 2011 bereits in einer lokal gefertigten Variante auf dem indischen Markt eingeführt wurde, präsentierte die Marke ŠKODA eine kompakte Stufenhecklimousine, die speziell für internationale Wachstumsmärkte wie China und Russland sowie preissensible Kundensegmente in Europa angepasst wurde. Der Citigo als Viertürer ergänzt – wie der up! bei der Marke Volkswagen – das Angebot im wachsenden Kleinwagensegment.

Die spanische Marke SEAT erneuerte – ebenfalls auf dem MQB basierend – den Leon, der im Segment der kompakten und alltagstauglichen

Kurzhecklimousinen durch sein ausgeprägt sportliches Erscheinungsbild besticht. Als Schwestermodell des ŠKODA Rapid wird der Toledo für SEAT neue Marktsegmente erobern. Bedeutsam waren auch die Produktaufwertung der volumenstarken Ibiza-Produktfamilie sowie die Einführung der viertürigen Variante des Kleinwagens Mii.

Die neue Konzernmarke Porsche unterstrich mit ihren Modellneuheiten ihre Spitzenstellung im weltweiten Premium- und Sportsegment. Besonders wichtig war die Erneuerung der Markenkone 911 Carrera. Die ebenfalls erneuerten Mittelmotor-Roadster Porsche Boxster und Porsche Boxster S präsentierten sich in der dritten Generation mit verbesserten Maßen und einer deutlichen Gewichts- und Verbrauchsreduktion. Mit den GTS-Versionen des Panamera und des Cayenne ergänzte Porsche sein Angebot in diesen beiden Baureihen um besonders sportliche Derivate.

Auch die Luxusmarken des Konzerns führten im Berichtsjahr faszinierende neue Modelle und Derivate in den Markt ein. Bei Bentley debütierten die mit dem V8-Motor ausgestatteten Varianten des Continental GT und des Continental GTC sowie der mit einem W12 Aggregat ausgestattete Continental GT Speed. Lamborghini präsentierte den erfolgreichsten Supersportwagen seiner Geschichte, den Gallardo LP 560-4 als Coupé und Spyder in einem neuen, noch ausgeprägteren Design. Bugatti bestätigte seine Ausnahmestellung mit dem Veyron Grand Sport Vitesse, dem mit einer Spitzengeschwindigkeit von 431 km/h schnellsten Roadster aller Zeiten.

Volkswagen Nutzfahrzeuge stellte mit dem Caddy Edition 30 und dem Multivan Edition 25 zwei neue Sondermodelle vor und bestätigte damit seine jahrzehntelange Produktführerschaft im Bereich leichter Nutzfahrzeuge. Der California Edition Beach stärkte die Präsenz der Marke im Wohnmobilgeschäft. Mit dem Crafter Kastenwagen BlueTDI wurde ein weiteres verbrauchsschonendes Nutzfahrzeug eingeführt.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden die ersten Lkw der Marke Scania zugelassen, deren Motoren die neue Euro-6-Abgasnorm erfüllen.

MAN führte mit dem NEOPLAN Jetliner einen neuen Premium-Bus in den Markt ein, der als Linien- und auch als Reisebus überzeugt.

Effizienzsteigerung durch Synergien

Bei neuen Fahrzeugprojekten nutzen die einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns sogenannte Modulbaukästen, die gewährleisten, dass Synergieeffekte sowohl zwischen Modellen einer Baureihe als auch baureihen- und markenübergreifend optimal genutzt und gesteigert werden. Neue Fahrzeuge für bereits bestehende und noch zu erschließende Märkte lassen sich damit effizienter konzipieren.

Der im Wesentlichen von der Marke Audi entwickelte Modulare Längsbaukasten (MLB) und seine Evolutionsstufe MLB evo bilden die Basis für Fahrzeuge, deren Motor längs zur Fahrtrichtung eingebaut ist. Den MLB entwickelt Volkswagen insbesondere hinsichtlich der Themen Leichtbau und Elektrifizierung weiter. Bei Audi laufen bereits seit 2007 Modelle vom Band, die auf dem MLB basieren. Mit dem Einsatz des Modularen Querbaukasten (MQB) hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2012 einen Quantensprung bei der Weiterentwicklung der markenübergreifenden Plattform- und Modulstrategie gemacht. Der MQB ermöglicht die Konzeption von Fahrzeugen, deren Architektur die Anordnung des Motors quer zur Fahrtrichtung vorsieht. Dabei können Fahrzeuge mit unterschiedlichen Längen, Breiten und Radständen produziert werden; damit kommt Volkswagen dem wachsenden Kundenwunsch nach Vielfalt bei Modellen, Ausstattung und Design nach. Gleichzeitig reduziert der MQB die Komplexität, die Stückkosten und den Entwicklungsaufwand. Erzielte Einsparungen nutzt Volkswagen dazu, unter anderem die Ausstattung seiner Fahrzeuge weiter zu verbessern. Mit dem Audi A3 wurde im Frühjahr 2012 das erste Fahrzeug auf den Markt gebracht, das auf dem MQB basiert. Im Jahresverlauf folgte das wichtigste Modell der Marke Volkswagen Pkw – der neue Golf. Zukünftig wird der MQB das technische Fundament für zahlreiche Modelle der Marken Volkswagen Pkw, Audi, SEAT und ŠKODA bilden. Dadurch werden zum Beispiel Innovationen aus den Bereichen Infotainment und Fahrerassistenz breit verfügbar.

Den nächsten Schritt in der Weiterentwicklung dieser Strategie geht der Konzern mit dem Modulen Standardantriebsbaukasten (MSB) unter Federführung der Marke Porsche. Der MSB bildet die Grundlage für Fahrzeuge, deren Motor in Längsrichtung eingebaut ist und die in der Basisvariante über einen Heckantrieb verfügen.

Auch auf andere Bereiche des Automobilbaus überträgt Volkswagen den Modulgedanken konsequent. Der Modulare Infotainment Baukasten (MIB) bietet fahrzeugklassen- und markenübergreifend eine variable Hardwareplattform für vielfältige Infotainment-Funktionen und individuelle Designs. Der Modulare Diesel Baukasten (MDB), der die Basis für die neuen, noch effizienteren und dynamischeren Drei- und Vierzylinder-Dieselmotoren bildet, debütierte 2012 im neuen Audi A3.

Mit strategischen Allianzen Kräfte bündeln

Im Geschäftsjahr 2012 hat Volkswagen die bestehenden Kooperationen mit der Daimler AG und der Chrysler Group weitergeführt. Die Erforschung und Weiterentwicklung von Hochvolt-Batteriesystemen für Plug-in-Hybrid- und Elektrofahrzeuge wird konsequent vorangetrieben, indem der Volkswagen Konzern Kooperationen mit kompetenten Batterieherstellern eingeht; 2012 wurde diese Zusammenarbeit intensiviert. Die 2010 zusammen mit dem Partner VARTA Microbattery GmbH in Ellwangen gegründete VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co. KG hat im Berichtsjahr ihre Arbeit vertieft und erste, sehr positive Resultate erzielt. Sie soll automobiltaugliche Batteriezellen und die dazugehörige Fertigungstechnologie erforschen und entwickeln. Seine Kompetenzen auf dem Gebiet der Elektrotraktion erweitert der Volkswagen Konzern durch zahlreiche Hochschulk Kooperationen.

Einbindung von externem F&E-Know-how

Das Fachwissen der Lieferanten des Volkswagen Konzerns spielt neben den konzerneigenen Ressourcen eine wichtige Rolle im Entwicklungsprozess

und wird Volkswagen in den kommenden Jahren dabei helfen, seine Modelloffensive konsequent fortzusetzen. Die frühzeitige und enge Zusammenarbeit interner und externer Kapazitäten gewährleistet, dass Projekte in der gewünschten Qualität und mit verkürzter Entwicklungszeit erfolgreich abgeschlossen werden. Vor allem in kreativen Prozessen sowie auf dem Gebiet der virtuellen Techniken und der Megatrends kann der Volkswagen Konzern auf externes Fachwissen zurückgreifen.

Aber auch bei unterstützenden Dienstleistungen, in nachgeschalteten Prozessen wie der Serienbetreuung sowie bei nachbessernden und nicht kundenrelevanten Tätigkeiten nutzt der Volkswagen Konzern externe Kapazitäten. Darüber hinaus wird die Zusammenarbeit mit späteren Serienlieferanten konsequent ausgebaut, da deren Kompetenz bei der Entwicklung von Modulen und Komponenten besonders wichtig ist.

Zahlreiche Patente von Mitarbeitern eingereicht

Die hohe Zahl und die technologische Qualität der eingereichten Ideen belegten 2012 erneut die große Innovationskraft der Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns. Sie meldeten im Berichtsjahr 4.313 Patente an, davon 2.128 in Deutschland und 2.185 im Ausland. Schwerpunkte bildeten Innovationen in den Bereichen modulares Infotainment, Fahrerassistenzsysteme, Elektroantriebstechnik und Stahl-Leichtbau.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Im Volkswagen Konzern betragen im Geschäftsjahr 2012 die Forschungs- und Entwicklungskosten 9.515 Millionen Euro während sie sich im Geschäftsjahr 2011 auf 7.203 Millionen Euro beliefen. Aktiviert wurden davon Entwicklungskosten in Höhe von 2.615 Millionen Euro (im Vergleichszeitraum: 1.666 Millionen Euro). Die Aktivierungsquote im Volkswagen Konzern lag, nach 23,1 Prozent im Vorjahr, im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 bei 27,5 Prozent.



2



Beschaffung

Stabile Versorgungssituation bei Kaufteilen und Rohmaterialien im Volkswagen Konzern

Die Versorgungssituation war im Berichtsjahr geprägt von dem wachsenden Fahrzeugabsatz in China, Nord- und Südamerika sowie der weiter steigenden Nachfrage nach Fahrzeugen aller Segmente mit hochwertiger Ausstattung. Daraus resultierte ein steigender bzw. veränderter Bedarf an Kaufteilen. Die Versorgung aller Komponenten- und Fahrzeugwerke war dennoch jederzeit gewährleistet. Besonders hervorzuheben ist dabei die erfolgreiche Absicherung der Fahrzeuganläufe auf Basis des Modularen Querbaukastens (MQB) bei den Marken Audi, Volkswagen und SEAT.

Darüber hinaus gab es im Jahr 2012 außerplanmäßige Ereignisse, die unter anderem zu Produktionsausfällen bei Lieferanten von Rohmaterial führten. In diesen Situationen zeigte sich die Wirksamkeit der Prozesse und Sicherheitsmechanismen des Volkswagen Konzerns, die aufgrund der Erkenntnisse aus den Naturkatastrophen in Japan 2011 installiert und in der Organisation verankert wurden. Mit Hilfe einer geschäftsübergreifenden „Task Force“, die ein etablierter Bestandteil des Krisenmanagements von Volkswagen ist, konnte die Versorgungssicherheit, in Zusammenarbeit mit den Lieferanten, jederzeit gewährleistet werden.

Ein wichtiges Instrument der Versorgungsabsicherung ist die kontinuierliche Anbindung der Lieferanten des Volkswagen Konzerns an die Systeme des Bedarfs- und Kapazitätsmanagements. Das integrierte Kapazitätsmanagement INCA bietet den angebotenen Lieferanten die Möglichkeit, ihre Kapazitäten online zu pflegen. Sie erhalten darüber hinaus für einen Planungshorizont von bis zu 24 Monaten Einsicht in die Bedarfsvorschau für ihre Teile.

Wegen der anhaltenden Eurokrise waren für die meisten Rohmaterialien und Einsatzstoffe im Jahr 2012 sinkende Preise auf den Spotmärkten zu



verzeichnen. Trotz dieser Tendenz bewegten sich die Preise jedoch nach wie vor auf einem hohen Niveau und unterlagen starken Schwankungen. Insgesamt zeigten sich die Märkte sehr angespannt und nervös, vor allem die Preise für Rohöl waren sehr volatil und zeigten eine hohe Sensitivität in Bezug auf politische Unsicherheiten und Spekulationseinflüsse.

Die konjunkturellen Effekte wirkten sich auch auf das Preisniveau der Seltenen Erden aus. Auf dem von China dominierten Markt waren, im Vergleich zu den historischen Höchstpreisen des Jahres 2011, rückläufige Preise zu beobachten. Diese bewegten sich jedoch weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau.

Erschließung neuer Beschaffungsmärkte

Um die Kostenziele im Rahmen der Konzernstrategie 2018 zu erreichen, hat der Volkswagen Konzern Maßnahmen definiert, die auch im Jahr 2012 konsequent umgesetzt wurden. Eine dieser Maßnahmen ist die Erschließung kostengünstiger Beschaffungsmärkte durch das C3-Sourcing-Programm (Cost-Competitive-Country-Sourcing). Ziel dieses Programms ist es, wettbewerbsfähige Beschaffungsmärkte nicht nur für die Produktion der dort lokalisierten Fahrzeugprojekte, sondern auch für Fahrzeugprojekte in anderen Ländern zu nutzen. Dazu werden Bauteile aus den C3-Regionen exportiert, ohne dass Volkswagen Abstriche bei seinen Qualitätsansprüchen machen müsste.

Um den Anteil der C3-Vergaben im Warenfluss nachhaltig zu gewährleisten, hat der Volkswagen Konzern die weltweiten Regionalbüros geschäftsbereichsübergreifend weiterentwickelt. Diese Büros identifizieren neue Lieferanten und begleiten sie bis zur Vergabeentscheidung, im Anschluss sichert das Kaufteilemanagement der Regionalbüros die Lieferfähigkeit ab.

Ein Beispiel für die erfolgreiche Erschließung neuer Märkte ist die Region Südostasien. Über das im Jahr 2010 eröffnete Regionalbüro in Kuala Lumpur wurden bereits über 250 Lieferanten aus ganz Südostasien an die Volkswagen Systemlandschaft angeschlossen und bei diesen lokalen Lieferanten ein signifikantes Beschaffungsvolumen beauftragt.



Produktion

Produkt- und Lieferantenqualität im Volkswagen Konzern

Zufrieden und loyal sind Kunden nur dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Zuverlässigkeit, Anmutung und Service bestimmen die vom Kunden wahrgenommene Qualität im gesamten Produkterlebnis. Der Anspruch des Volkswagen Konzerns ist, seine Kunden in allen diesen Bereichen zu überraschen und zu begeistern, um sie durch hervorragende Qualität zu überzeugen.

Im Berichtsjahr gingen mehrere neue Werke in Betrieb, es fanden zahlreiche Produktanläufe statt, und Volkswagen hat erstmals den Modularen Querbaukasten (MQB) eingesetzt. Auch unter diesen herausfordernden Rahmenbedingungen ist es gelungen, das hohe Qualitätsniveau des Vorjahres für alle Konzernmarken und –standorte zu bestätigen und die Anzahl der Schadensfälle auf einem konstant niedrigen Niveau zu halten. Dazu haben auch die Lieferanten des Volkswagen Konzerns in erheblichem Umfang beigetragen, von denen Volkswagen neben höchster Produktqualität und Liefertreue auch nachhaltiges Handeln erwartet.

2012 hat der Volkswagen Konzern den Prozess der Fehlereliminierung weiter standardisiert, um künftig noch schneller auf Störungen am Fahrzeug reagieren und seinen Kunden noch schneller helfen

zu können. Eine hohe Geschwindigkeit beim Abstellen von Fehlern zahlt sich für den Volkswagen Konzern nicht nur in Gestalt einer höheren Kundenzufriedenheit aus, sondern senkt auch die Gewährleistungs- und Kulanzkosten.

Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns

Das Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns wurde im Jahr 2012 um fünf Standorte erweitert und umfasste am Ende des Berichtsjahres insgesamt 99 Produktionsstätten weltweit. Es setzt sich zusammen aus 58 Automobil-, Nutzfahrzeug- und Motorradfabriken sowie 41 Komponentenwerken. Durch die Integration von Ducati in den Volkswagen Konzern gehören erstmals Motorradwerke zum Fertigungsverbund. Neu hinzugekommen sind nach der vollständigen Einbringung des Automobilgeschäfts von Porsche in den Volkswagen Konzern auch die dazugehörigen Werke in Zuffenhausen und Leipzig. Die neu errichtete Fahrzeugfabrik im chinesischen Yizheng hat im Berichtsjahr die Produktion aufgenommen.

Europa bildet mit 67 Fahrzeug- und Komponentenstandorten nach wie vor das Zentrum der Produktionstätigkeit des Volkswagen Konzerns. Der Region Asien-Pazifik kommt mit inzwischen 17 Standorten eine wachsende Bedeutung zu. Um auch langfristig den wichtigen nordamerikanischen Markt mit lokal gefertigten Fahrzeugen zu bedienen, ist der Volkswagen Konzern dort inzwischen mit drei

Fertigungsstandorten vertreten. In Südamerika (neun Standorte) und Afrika (drei Standorte) blieb die Anzahl der Fertigungsstandorte im Berichtsjahr unverändert.

China ist der größte Absatzmarkt des Volkswagen Konzerns. Um die Erfolgsgeschichte in diesem Markt fortzusetzen, hat Volkswagen mit seinen beiden Joint-Venture-Partnern den Ausbau umweltfreundlicher Fertigungskapazitäten beschlossen. Das Joint Venture Shanghai Volkswagen eröffnete Mitte des Jahres die Fahrzeugfabrik in Yizheng im Süden des Landes. Dort startete zunächst die Produktion des Polo, im Dezember 2012 begann auch die Fertigung von Fahrzeugen der Marke ŠKODA. Mit dem Ausbau der bestehenden Werke in Changchun, Nanjing und Chengdu sowie weiteren neuen Werken in Foshan und Ningbo wird die Kapazität in China bis 2018 auf circa 4 Millionen Fahrzeuge pro Jahr ausgebaut. Um dem erwarteten Marktwachstum in den ländlicheren Gebieten Chinas frühzeitig Rechnung zu tragen, vereinbarte das Joint Venture Shanghai Volkswagen die Errichtung eines Fahrzeugwerks im westchinesischen Urumqi. Bereits 2013 sollen dort in einem ersten Schritt teilerlegte Fahrzeuge montiert werden. Um den steigenden Bedarf an Aggregaten zu decken, der sich aus der Ausweitung der Fahrzeugproduktion in China ergibt, baut Volkswagen vier Motorenfertigungen an verschiedenen Standorten auf, die ab 2013 Motoren der neuesten Generation produzieren. Darüber hinaus wurde der Grundstein für ein neues Werk für die Produktion von Doppelkupplungsgetrieben in Tianjin gelegt.

Neben China gewinnt die ASEAN-Region im Rahmen der Wachstumsstrategie des Volkswagen Konzerns zunehmend an Bedeutung. Im März 2012 wurde mit dem Bau einer Volkswagen Produktionshalle auf dem Gelände des Volkswagen Partners DRB-Hicom in Malaysia begonnen. Ab dem 1. Quartal 2013 werden dort zukünftig bis zu circa 30.000 zusätzliche Volkswagen Modelle auf CKD-Basis gefertigt. Dieser Schritt dient der langfristigen Erschließung des malaysischen Automobilmarktes und ist ein wichtiger Baustein der ASEAN-Strategie

des Volkswagen Konzerns. Bei dem indonesischen Partner Indomobil montiert Volkswagen bereits Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi und Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Mit dem Start der Motorenproduktion im mexikanischen Silao Anfang 2013 wurde das 100. Werk des Volkswagen Konzerns eröffnet und der Produktionsverbund in Nordamerika um zusätzliche Kapazitäten für die lokale Produktion erweitert. Damit wird – wie auch mit den Standorten in Chattanooga, Puebla und San José Chiapa – die lokale Präsenz auf dem wichtigen nordamerikanischen Absatzmarkt weiter verstärkt und das ehrgeizige Wachstumsziel in dieser Region unterstützt sowie ein wichtiger Beitrag zur Absicherung gegen Wechselkursschwankungen geleistet.

Der anhaltend stark wachsende Markt in Russland ist für den Volkswagen Konzern von strategischer Bedeutung. Um seine Position in diesem Markt weiter zu stärken und auszubauen, hat der Volkswagen Konzern durch den im Juni 2011 abgeschlossenen Vertrag zur Auftragsfertigung mit der GAZ Group in Nizhny Novgorod die Voraussetzung geschaffen, um seine lokale Kapazität kurzfristig um circa 110.000 Fahrzeuge jährlich zu erhöhen. Im Dezember 2012 hat Volkswagen dort gemeinsam mit GAZ die CKD-Produktion des ŠKODA Yeti gestartet. Im März 2013 folgt der Jetta und Mitte 2013 der ŠKODA Octavia. Zur lokalen Belieferung seiner Fahrzeugfertigungen mit modernsten Motoren entsteht in unmittelbarer Nähe des Volkswagen Fahrzeugwerks in Kaluga ein Motorenwerk mit einer Jahreskapazität von 150.000 Motoren. Ab 2015 werden dort Motoren der modernsten Generation produziert.

Anlauf der Fertigung auf Basis des Modulare Querbaukastens

Der Bedarf an und die Nachfrage nach Fahrzeugen sowie die Anzahl von Fahrzeug- und Aggregatederivaten wachsen ebenso stetig wie die kundenspezifischen Anforderungen auf den weltweiten Märkten. Damit der Volkswagen Konzern dem gerecht wer-

den kann, müssen die Produktionskapazitäten optimal genutzt werden. Die im Volkswagen Konzern entwickelten modularen Baukästen bieten die Möglichkeit, verschiedene Fahrzeug- und Antriebskonzepte in einer einheitlichen Fahrzeugarchitektur mit geringstmöglichem Aufwand abzubilden und damit den Anforderungen der verschiedenen Märkte gerecht zu werden. Dank der standardisierten Produkte und Fertigungsprozesse kann der Volkswagen Konzern unterschiedliche Modelle verschiedener Marken auf einer Produktionslinie fertigen. Damit gewinnt Volkswagen deutlich an Flexibilität, wenn die Belegung der Werke geplant wird.

Mit dem Anlauf des neuen Audi A3 und dem Produktionsstart des neuen Golf wurde der MQB bei den Marken Audi und Volkswagen Pkw erstmals eingesetzt. Der ebenfalls neu entwickelte Modulare Produktionsbaukasten (MPB) überträgt den Modulgedanken vom Fahrzeug in die Fertigung. Durch standardisierte Anlagen und Betriebsmittel werden die Flexibilität und die Wirtschaftlichkeit in bestehenden Strukturen erhöht. Die modular aufgebauten Anlagen ermöglichen die Fertigung von unterschiedlichsten Modellen, unter anderem mit verschiedenen Antriebsarten und Radständen. So können beispielsweise an einem Arbeitstag mehrere Varianten des Golf auf einer Produktionslinie gefertigt werden – die Limousine, der Variant und der Golf Plus.

Beim Anlauf weiterer Modelle, die auf dem MQB basieren, werden mit dem Einsatz des MPB zusätzliche Effizienzvorteile wirksam. Von den standardisierten und bereits erprobten Modulen profitieren zum Beispiel die Fabriken in Foshan und Puebla, die ebenfalls den Golf produzieren werden.

In der Motorenfertigung ist im Rahmen des MQB-Starts die Produktion einer neuen Ottomotoren- und einer neuen Dieselmotoren-Familie ange laufen.

Das Volkswagen Konzern-Produktionssystem

Die Ende 2007 getroffenen Betriebsvereinbarungen zum Volkswagen-Weg haben den Grundstein für

einen nachhaltigen Veränderungsprozess in der Unternehmenskultur und für ein neues gemeinsames Verständnis bei Volkswagen gelegt. Das Ziel ist ein ganzheitlicher Entwicklungsprozess des Unternehmens auf dem Weg zum führenden Automobilhersteller der Welt.

Mit dem Volkswagen-Weg will der Volkswagen Konzern die Effizienz, Produktivität, Qualität, Kommunikation, Zusammenarbeit, Ergonomie und Teamarbeit verbessern. Das wird erreicht, indem Verschwendung dauerhaft vermieden und Arbeitsmethoden perfektioniert werden. Dabei steht immer der Mensch im Mittelpunkt. In der KVP-Kaskade (Kaskade zum Kontinuierlichen Verbesserungsprozess) werden daher in mehreren Stufen – sowohl im direkten als auch im indirekten Bereich – Arbeitsplätze und Abläufe optimiert. Mit Hilfe von Workshops und der aktiven Beteiligung der Mitarbeiter konnten bereits viele Lösungen gefunden werden, die zu Produkt- oder Prozessstandards weiterentwickelt wurden. Das wertschöpfungsorientierte, synchrone Konzern-Produktionssystem liefert





die notwendigen Methoden und Instrumente, um den Volkswagen-Weg umzusetzen, die Qualität und die Termintreue zu erhöhen und gleichzeitig Kosten zu reduzieren. Konzernweit einheitliche Standards und stabile Prozesse steigern die Produktivität und verkürzen die Durchlaufzeiten. Ein wichtiger Ansatz dabei ist die Qualifizierung. Um die Standards auf Dauer zu etablieren, durchlaufen die Mitarbeiter in Lean- und Trainingscentern konzernübergreifende Schulungen zur KVP-Kaskade. Das erst im vergangenen Jahr eröffnete Trainingscenter Logistik bei VOLKSWAGEN SLOVAKIA wurde bereits prämiert: Der von der Fachzeitschrift „ATZproduktion“ und der Beratungsfirma „Growth Consulting Europe“ vergebene „Lean & Green Efficiency Award 2012“ für eine schlanke und umweltfreundliche Produktion ging an das Werk in Bratislava. Und auch das Stammwerk in Wolfsburg bekam einen Preis. Mit dem von der Fachzeitschrift „Automobil Produktion“ verliehenen „Automotive Lean Production Award 2012“ wurden die Erfolge des Volkswagen-Wegs in Bezug auf die nachhaltige Verbesserung der Produktivitäts- und Verwaltungsprozesse

ausgezeichnet. Am ŠKODA Stammwerk in Mladá Boleslav wurde in diesem Jahr ein Trainingscenter zur Optimierung der Fertigungs- und Verwaltungsprozesse eröffnet. Die kontinuierliche Qualifizierung der Mitarbeiter ist ein fester Bestandteil der Produktionsstrategie des Volkswagen Konzerns.

Ein in Umsetzung und permanenter Weiterentwicklung befindliches neues Logistikkonzept für den Volkswagen Konzern gestaltet die Versorgung der Produktionsstandorte und die dazugehörigen Material- und Informationsflüsse noch effizienter. Dabei stehen nicht nur die internen Abläufe der Materialbereitstellung an den Montagelinien der Fahrzeugwerke im Fokus, sondern auch die vorgelagerten Transport- und Logistikprozesse zwischen Volkswagen und seinen Lieferanten. Vor allem dort bestehen Synergiepotenziale, die die verschiedenen Marken und Werke des Konzerns nutzen können. Sie ergeben sich vor allem aus geringeren Materialbeständen, stabileren Prozessen, verbesserten Informationen und mehr Transparenz.

Marketing und Vertrieb

Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern

Die Mehrmarkenstruktur des Volkswagen Konzerns unterstützt die Eigenständigkeit seiner Marken. Dennoch setzt Volkswagen auf markenübergreifende Vertriebsaktivitäten, um Vertriebsvolumina und Marktanteile zu erhöhen, die Ergebnisbeiträge und die Effizienz des Vertriebs zu steigern und gleichzeitig Kosten zu verringern.

2012 hat der Volkswagen Konzern die Händler stärker an die IT-Systemlandschaft des Konzerns angebunden; sie ist ein Teil seiner Vertriebsnetzstrategie und dient dazu, den Informationsaustausch der Händler untereinander sowie zwischen den Händlern und dem Großhandel zu optimieren. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Handel und dessen Rentabilität stehen dabei im Mittelpunkt. Sein Großhandelsgeschäft steuert der Volkswagen Konzern in mehr als 20 Märkten über konzerneigene Gesellschaften. Eine Zentralstelle zur Steuerung dieser nationalen Vertriebsgesellschaften macht die Vertriebsaktivitäten transparenter und wirtschaftlicher und schafft Synergien zwischen den verschiedenen Marken und ihren Aktivitäten. Best-Practice-Ansätze einzelner Gesellschaften können so schnell und effizient auf die übrigen Großhandelsgesellschaften übertragen werden. Die Zentralstelle trägt wesentlich dazu bei, dass die Ziele der „Strategie 2018“ erreicht werden.

Nachdem der Volkswagen Konzern zum 1. März 2011 das Vertriebsgeschäft der Porsche Holding Salzburg erworben hatte, hat er 2012 die Integration dieser Gesellschaft vorangetrieben und Aufgaben im Volkswagen Konzern neu ausgerichtet, um ihre speziellen Kompetenzen voll nutzen zu können. Die konzerneigenen Handelsaktivitäten hat Volkswagen weitgehend unter der Management-Verantwortung der Porsche Holding Salzburg zusammengefasst, um sie noch effizienter und schlagkräftiger zu machen. Die Porsche Holding Salzburg ist ein wichtiger Baustein zur

Übernahme der Importeursfunktion in aufstrebenden Märkten, beispielsweise in Südamerika.

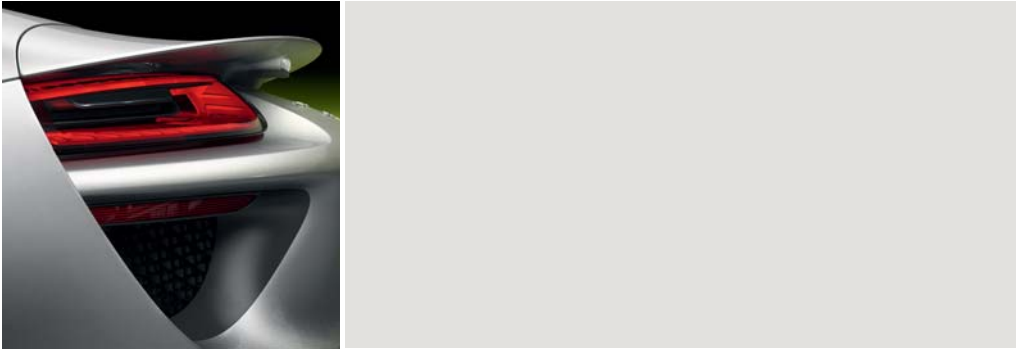
Kundenzufriedenheit und Kundentreue im Volkswagen Konzern

Seine Vertriebsaktivitäten richtet der Volkswagen Konzern stets darauf aus, seine Kunden zufriedener zu machen – das hat höchste Priorität. Mit den im Geschäftsjahr 2011 eingeführten Maßnahmen und Prozessen konnte Volkswagen auch 2012 die Zufriedenheit der Käufer seiner Fahrzeuge, der Kunden im After-Sales-Bereich und seiner Handelspartner steigern.

Die Konzernmarken ermitteln regelmäßig die Zufriedenheit ihrer Kunden. Schwerpunkte werden vor allem bei den Themen Produkt und Service gesetzt. Aus den Umfrageergebnissen leiten sie Maßnahmen ab, um die Kundenzufriedenheit weiter zu erhöhen.

Die Marken Porsche und Audi nehmen – bezogen auf die Gesamtzufriedenheit der Kunden mit dem Produkt – auf den europäischen Kernmärkten sowohl im Vergleich zu anderen Konzernmarken als auch zu Wettbewerbern Spitzenränge ein. Die übrigen Marken des Konzerns erreichen Werte über oder auf Wettbewerbsniveau.

Kundenzufriedenheit ist eine Voraussetzung für Kundenloyalität. Kunden verhalten sich den Marken des Volkswagen Konzerns gegenüber loyal und vertrauen ihnen, wenn sie mit den Produkten und Dienstleistungen zufrieden sind. Die regelmäßig ermittelten Loyalitätswerte zeigen eindrucksvoll, wie groß dieses Vertrauen ist. Bereits mehrere Jahre in Folge konnte die Marke Volkswagen Pkw die Loyalität ihrer Kunden zum Beispiel in den europäischen Kernmärkten auf hohem Niveau halten. Die Marke ŠKODA belegt dank ihrer loyalen Kunden im Wettbewerbsvergleich ebenfalls seit mehreren Jahren einen Platz auf den vorderen Rängen.



Servicequalität

Die weltweite Servicequalität zu steigern und damit die Kundenzufriedenheit zu erhöhen ist das Ziel des Volkswagen Konzerns im Bereich Service. Ansatzpunkte gibt es im Handelsbetrieb als direkter Schnittstelle zum Kunden ebenso wie im After-Sales-Geschäft. In engem Kontakt mit dem Handel werden Mängel, die während des emotionalen Moments der Fahrzeugübergabe auftreten könnten, frühzeitig erkannt und systematisch behoben.

Im Jahr 2012 hat der Volkswagen Konzern die Prozesse an der Schnittstelle zwischen Märkten und Herstellern weiter geschärft. Hierzu wurde der Technische Service, bisher ein Teil der Qualitätssicherung, in den Vertrieb After-Sales eingegliedert. Die dadurch gewonnene Marktnähe hilft dem Technischen Service, Störungen am Fahrzeug noch frühzeitiger zu erkennen, zu priorisieren, Gegenmaßnahmen zu ergreifen und deren Wirksamkeit zu beurteilen. Qualitätssicherung und Technischer Service arbeiten auch in der neuen Struktur eng zusammen.



Mitarbeiter

Beschäftigungssituation im Volkswagen Konzern

Am 31. Dezember 2012 beschäftigte der Volkswagen Konzern 525.245 aktive Mitarbeiter; 7.804 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. In einem Ausbildungsverhältnis standen 16.714 Personen. Die Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns umfasste am Ende des Berichtsjahres 2012 549.763 Mitarbeiter. Verglichen mit dem Stand vom 31. Dezember 2011 waren es 9,5 Prozent mehr. Die Zahl der im Inland beschäftigten Personen betrug 249.470 (plus 10,9 Prozent). Der Inlandsanteil der Belegschaft erhöhte sich von 44,8 Prozent am 31. Dezember 2011 auf 45,4 Prozent zum 31. Dezember 2012.

Berufsausbildung bei Volkswagen

Die Berufsausbildung leistet einen zentralen Beitrag zur Entwicklung einer Spitzenmannschaft bei Volkswagen. In den vergangenen Jahren hat Volkswagen sein Engagement für die duale Ausbildung weiter verstärkt und international weitere Standorte in die Berufsausbildung einbezogen. Im Dezember 2012 beschäftigte der Konzern weltweit 16.714 Auszubildende, davon 11.913 in Deutschland.

Die Volkswagen AG bildete am 31. Dezember 2012 an ihren sechs Standorten Wolfsburg, Hannover,

Braunschweig, Kassel, Emden und Salzgitter 4.838 Auszubildende und Studierende im Praxisverbund in insgesamt 32 Berufen und 26 Studiengängen aus. Gegenüber 2011 wurden 125 zusätzliche Ausbildungsplätze geschaffen. Weitere 50 Ausbildungsplätze entstanden bei der Volkswagen Sachsen GmbH, der Automobilmanufaktur Dresden GmbH und bei der Volkswagen Osnabrück GmbH.

Die AUDI AG verzeichnete zum Ende des Jahres 2012 insgesamt 2.459 Auszubildende in 23 Berufen. Weiterhin waren zum Jahresende 2.212 Auszubildende bei MAN und 453 Auszubildende bei Porsche in Deutschland beschäftigt.

An einer Vielzahl von Standorten im Ausland existiert mittlerweile eine Berufsausbildung nach dualen Prinzip, an weiteren ist diese im Aufbau. So begann bei der Volkswagen Group Rus im Werk Kaluga im Jahr 2012 bereits der dritte Ausbildungsjahrgang. Neben den bisherigen Ausbildungsberufen Kraftfahrzeugmechatroniker, Konstruktions- und Fertigungsmechaniker, Kraftfahrzeuglackierer und Mechatroniker wurde mit der Fachkraft für Lagerlogistik ein weiteres Berufsbild aufgenommen.

Bei Volkswagen in Chattanooga, USA, haben zum dritten Mal Auszubildende eine Ausbildung zum Mechatroniker begonnen. Diese wird hier gemeinsam mit den lokalen Partnern Tennessee Technology Center und Chattanooga State Community College durchgeführt.



Bei Volkswagen Navarra in Pamplona eröffnete im April 2012 ein modernes Ausbildungszentrum. Der Bau des Ausbildungszentrums und das Engagement für Bildung werden in dieser Region Spaniens als bedeutender Beitrag von Volkswagen zur Übernahme sozialer Verantwortung gewürdigt.

Die weltweit besten Auszubildenden des Unternehmens werden jährlich von Konzernvorstand und Welt-Konzernbetriebsrat mit dem Best-Apprentice-Award ausgezeichnet. Dieser Preis wurde Ende November 2012 in München zum zwölften Mal vergeben. 29 Ausgebildete aus 13 Ländern nahmen die Ehrung entgegen.

Im Talentkreis für junge Fachkräfte fördert Volkswagen besonders talentierte Ausgebildete. Er ist ein wichtiges Instrument, um fachlich und persönlich herausragende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Übergang von der Berufsausbildung in die berufliche Praxis zu begleiten. In der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG nahmen im Dezember 2012 insgesamt 232 junge

Talente an diesem zweijährigen Entwicklungs- und Qualifizierungsprogramm teil. 163 Talente haben das Programm bereits abgeschlossen.

Der Schwerpunkt der Volkswagen Berufsausbildung liegt auf der fachlichen Entwicklung der Auszubildenden. Darüber hinaus profitieren sie von einer Reihe ergänzender Programme und Angebote. In Deutschland gehören hierzu die Kooperation der Volkswagen Berufsausbildung mit dem Gründer- und Hightech-Wettbewerb „Jugend gründet“ sowie die Ausrichtung der Wettbewerbe „ProTalent“ und „ProMechaniker“. In Kooperation mit der Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG in Salzburg und der VOLKSWAGEN SLOVAKIA a. s. in Bratislava erhalten Auszubildende der Volkswagen AG bereits die Möglichkeit, erlernte Kenntnisse und Fähigkeiten im Ausland zu vertiefen sowie berufliche Mobilität und Flexibilität zu entwickeln.

Eine mehr als zwanzigjährige Tradition hat das Engagement der Volkswagen Auszubildenden in der Gedenkstätte Auschwitz. Vorbereitet und betreut

vom Internationalen Auschwitz Komitee und der Volkswagen Coaching GmbH, reisen mindestens viermal jährlich Auszubildende von Volkswagen und polnische Jugendliche für je zwei Wochen nach Auschwitz, um dort am Erhalt der Gedenkstätte mitzuarbeiten. Über 2.100 Jugendliche aus Deutschland und Polen haben mittlerweile an dem Programm teilgenommen. Seit 2012 haben nun auch Auszubildende weiterer Volkswagen Tochter- und Beteiligungsgesellschaften die Möglichkeit, bei der Erhaltung der Gedenkstätte in Auschwitz zu helfen.

Nach ihrer Ausbildung haben Berufsanfänger seit 2006 die Möglichkeit, mit dem Programm „Wanderjahre“ für zwölf Monate zu einer Konzerngesellschaft ins Ausland zu gehen. Inzwischen beteiligen sich 32 Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in 17 Ländern an diesem Entwicklungsprogramm. Mehr als 320 junge Mitarbeiter des Konzerns haben bislang diese Chance wahrgenommen. Im Jahr 2012 begannen 46 „Wanderer“ aus Deutschland sowie 10 Programmteilnehmer aus sieben weiteren Ländern ihr „Wanderjahr“ im Volkswagen Konzern.

Entwicklung für Hochschulabsolventen

Hoch qualifizierter Nachwuchs ist für die Zukunft des Unternehmens unentbehrlich, denn in der Automobilindustrie zählt die Innovationskraft zu den entscheidenden Wettbewerbsfaktoren. Volkswagen fördert seinen akademischen Nachwuchs mit einem differenzierten Konzept: der Studentischen Talentbank und dem Akademischen Talentpool.

Bereits seit 1998 entwickelt Volkswagen mit der Studentischen Talentbank besonders leistungsstarke Studenten im fachlichen und überfachlichen Bereich. Rund 2.100 Studenten haben sich seitdem durch ihren engagierten Einsatz während eines Praktikums bei Volkswagen qualifiziert. Volkswagen begleitet diese ehemaligen Praktikanten während ihres weiteren Studiums und lädt sie beispielsweise zu Fachvorträgen, Seminaren oder Exkursionen zu Volkswagen Standorten ein.

Kurz vor ihrem Studien- oder Promotionsabschluss werden talentierte Studierende in den Akademischen Talentpool aufgenommen. Mit diesem neuen Rekrutierungsinstrument können ausgewählte Potenzialträger im Unternehmen sichtbar gemacht und für einen qualifizierten Berufseinstieg in den Fachbereichen berücksichtigt werden.

Um jungen Hochschulabsolventen einen optimalen Start im Unternehmen zu ermöglichen, bietet Volkswagen das Trainee-Programm „StartUp Direct“ an. Über einen Zeitraum von zwei Jahren lernen die Teilnehmer neben der Arbeit im eigenen Fachbereich nicht nur das Unternehmen Volkswagen eingehend kennen, sondern nehmen zudem an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hinzu kommen mehrwöchige Einsätze in Produktion und Vertrieb sowie optional ein 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 2.000 Trainees haben seit 2008 im Rahmen eines der beiden Programme ihre ersten Erfahrungen bei Volkswagen gesammelt.

Zur internationalen Talentgewinnung bietet der Volkswagen Konzern seit 2012 jungen Ingenieuren aus Südeuropa mit dem Trainee-Programm „StartUp Europe“ die Chance, internationale Berufserfahrung zu sammeln. Volkswagen richtet sich mit diesem Programm zunächst an Hochschulabsolventen aus Spanien und Portugal. Nach einem Einsatz in der jeweiligen Auslandsgesellschaft in Spanien oder Portugal folgen bis zu 21 Monate in einer deutschen Konzerngesellschaft. Eine Festanstellung ist nach Abschluss des zweijährigen Programms möglich.

Frauenförderung und familienbewusste Personalpolitik bei Volkswagen

In der Unternehmenskultur von Volkswagen haben sowohl der Beruf als auch die Familie einen sehr hohen Stellenwert. Eine familienbewusste Personalpolitik



ist für Volkswagen ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Dieses Engagement hat Tradition: 1989 war Volkswagen das erste deutsche Großunternehmen, das eine Richtlinie zur Förderung von Frauen verabschiedete und mit gezielten Programmen unterlegte. Bereits 2007 definierte die Volkswagen AG erstmals konkrete Ziele, um den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen. Im Frühjahr 2011 legte der Volkswagen Konzern im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung differenzierte Ziele vor, um den Anteil von Frauen bei Volkswagen in Deutschland nachhaltig zu steigern.

Ein wegweisendes Mittel dafür ist die Quotierung bei der Einstellung von Hochschulabsolventen. Volkswagen stellt die besten Hochschulabsolventen eines Jahrgangs in den benötigten Fachrichtungen ein und entwickelt diese konsequent weiter. Hier orientiert sich Volkswagen an dem Anteil der Absolventinnen in den jeweiligen Studiengängen. Dieser Systematik folgend müssen rund 10 Prozent der eingestellten Absolventen des Studiengangs Maschinenbau Frauen sein. In der Elektrotechnik sind es ebenfalls 10 Prozent und in den Wirtschaftswissenschaften 50 Prozent. Gemittelt über alle für Volkswagen relevanten Studiengänge ergibt sich aus diesen differenzierten Quoten das Ziel, bei der Einstellung von Hochschulabsolventen einen Frauenanteil von mindestens 30 Prozent zu erreichen. Schon frühzeitig geht Volkswagen auf weibliche Studierende zu: Zum Beispiel mit dem bundesweit ausgeschriebenen „Woman DrivING Award“ und den neu eingeführten „Woman Experience Days“ richtet

sich Volkswagen an Studentinnen und Absolventinnen der Ingenieurwissenschaften, um sie für technische Berufe bei Volkswagen zu gewinnen.

Dieser erhöhte Anteil neu ins Unternehmen eintretender qualifizierter Frauen ermöglicht es, in den folgenden Jahren den Anteil weiblicher Führungskräfte kontinuierlich zu steigern. Der Volkswagen Konzern strebt in Deutschland langfristig einen Frauenanteil von 30 Prozent auf allen Hierarchieebenen im Management an. So konnte der Frauenanteil im Management des Volkswagen Konzerns in Deutschland von 8,5 Prozent (2011) auf 9,3 Prozent (2012) erhöht werden. 41 Frauen durchliefen 2012 das Mentoring-Programm der Volkswagen AG, das sie auf dem Weg ins Management unterstützt.

Darüber hinaus verfolgt Volkswagen das Ziel, den Anteil der Facharbeiterinnen und Meisterinnen auf 10 Prozent anzuheben. Derzeit liegt der Anteil der Meisterinnen in der Volkswagen AG bei 4,3 Prozent. 2012 wurden 31 Frauen durch ein gezieltes Mentoring-Programm auf dem Weg zur Meisterin unterstützt.

Mit einem Anteil von 26,8 Prozent weiblichen Auszubildenden im Jahr 2012, insbesondere von 20,9 Prozent im gewerblich-technischen Bereich, nimmt der Volkswagen Konzern in Deutschland einen Spitzenplatz in der Automobilindustrie ein. Dieser Anteil soll in Richtung 30 Prozent ausgebaut werden. Daher wirbt Volkswagen gezielt um weibliche Talente, zum Beispiel mit speziellen



Informationstagen über die gewerblich-technische Berufsausbildung bei Volkswagen und Berufserlebnistagen für junge Frauen. Das Unternehmen beteiligt sich seit Jahren am bundesweiten Girls' Day und bot 2012 etwa 2.000 Schülerinnen einen praxisnahen Einblick in die Berufe der Automobilbranche.

Neben der Gewinnung und Förderung weiblicher Talente arbeitet Volkswagen kontinuierlich an der Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Dazu zählen ein hohes Maß an Arbeitszeitflexibilität und eine Vielfalt an Teilzeit- und Schichtmodellen sowie betriebsnahe und betriebseigene Kinderbetreuung. Um den Kontakt zu Beschäftigten in Elternzeit zu halten und ihnen einen qualifizierten Wiedereinstieg zu ermöglichen, bietet Volkswagen Elternzeittreffen und Seminare an.

Leistungsförderung und Erfolgsbeteiligung bei Volkswagen

Weiterentwicklung und Qualifizierung sind für den Volkswagen Konzern ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Spitzenmannschaft. Die systematische Förderung und Honorierung von Leistung und die Umstellung der Vergütungssysteme auf eine nachhaltige Beteiligung der Beschäftigten am erreichten Unternehmenserfolg sind ein weiterer Bestandteil der Strategie des Volkswagen Konzerns. Seit dem Jahr 2010 gibt es in der Volkswagen AG durchgängige und einheitliche Kriterien für die Entwicklung von Kompetenz und die Bewertung von Leistung. Diese gelten für die gesamte Belegschaft – vom

Auszubildenden bis zum Top-Manager. Die Kriterien sind durch konkrete Anreizsysteme in der Entgeltstruktur unterlegt.

Für die Tarifbeschäftigten der Volkswagen AG gilt ein Entgeltsystem, das aus drei wesentlichen Elementen besteht:

- der Grundvergütung in Gestalt des monatlichen Entgelts,
- dem tariflich vereinbarten Anspruch auf Erfolgsbeteiligung,
- seit Anfang 2011 der leistungsorientierten Vergütungskomponente, die zusätzlich die Leistungen jedes Einzelnen honoriert.

Das um die leistungsorientierte Vergütungskomponente erweiterte Entgeltsystem hat sich in der Volkswagen AG als Instrument zur Teilhabe der Belegschaft am Erfolg bewährt. Gleichzeitig trägt es zur individuellen Leistungshonorierung bei Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit bei. Der Standard des dreistufigen Vergütungssystems wird im Konzern zunehmend umgesetzt.

Beteiligung der Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns

Mit dem Stimmungsbarometer können sich die Mitarbeiter im Volkswagen Konzern aktiv in das Unternehmensgeschehen einbringen. Diese einheitliche konzernweite Mitarbeiterbefragung erhebt einmal jährlich die Zufriedenheit der Beschäftigten.

Im Anschluss an die Befragung werden die Ergebnisse gemeinsam von Vorgesetzten und Mitarbeitern besprochen. Hierbei kommen Beschwerden und Probleme genauso zur Sprache wie Vorschläge zur besseren Arbeitsgestaltung. Die dabei vereinbarten Verbesserungsmaßnahmen werden im Zeitraum bis zur nächsten Befragung umgesetzt. Im Jahr 2012 wurde das Stimmungsbarometer zum fünften Mal durchgeführt. In die Befragung einbezogen waren 102 Standorte und Gesellschaften in 32 Ländern. Von über 378.000 zur Teilnahme eingeladenen Mitarbeitern nahmen mehr als 342.000 teil. Erstmals dabei waren die Porsche Holding Salzburg, die Volkswagen Osnabrück GmbH und die Volkswagen Group Japan K. K. Neben der Beteiligung der Mitarbeiter stellt der Stimmungsindex eine wesentliche Kenngröße des Stimmungsbarometers dar. Auch hier ist für den Volkswagen Konzern eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

Ein weiteres Instrument, für dessen Erfolg das Engagement der Mitarbeiter große Bedeutung hat, ist der Volkswagen-Weg. Seit fünf Jahren ist er ein fester Bestandteil bei Volkswagen – mit dem Ziel, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung zu sichern. Im Mittelpunkt steht ein umfassender Verbesserungsprozess mit der ständigen Weiterentwicklung von Produktivität und Effizienz sowie Qualität, Ergonomie, Führung und Zusammenarbeit. Mit dem Volkswagen-Weg hat Volkswagen ein beständiges Instrument etabliert, um nach hohen Standards flächendeckend, systematisch und verbindlich Probleme zu lösen und Verbesserungen voranzutreiben. Die Beteiligung eines jeden Mitarbeiters ermöglicht es, in den einzelnen Bereichen des Unternehmens Arbeitsplätze, Prozesse und Strukturen immer weiter zu verbessern. Die anderen Marken des Volkswagen Konzerns verfügen über ähnliche Programme zur Steigerung der Effizienz. So kommt in der Produktion beispielsweise ein konzernweit für alle Marken einheitliches Produktionssystem zum Einsatz.

Volkswagen legt großen Wert darauf, die Ideen und Verbesserungsvorschläge seiner Mitarbeiter in

die Arbeitsorganisation und den Produktionsprozess einfließen zu lassen. Gesichtet und bewertet werden die Anregungen der Mitarbeiter im Volkswagen Ideenmanagement, das an allen deutschen Standorten vertreten ist. Die Anfänge des Vorschlagwesens bei Volkswagen reichen bis in das Jahr 1949 zurück. Seitdem ist das Engagement der Mitarbeiter für die Verbesserung von Prozessen und Produkten eine feste Messgröße für die Kreativität, Fachlichkeit und Motivation der Volkswagen Belegschaft. Das Ideenmanagement ist damit ein wichtiges Führungs- und Motivationsinstrument für betriebliche Vorgesetzte. Im Berichtsjahr wurde konsequent an der Vernetzung der Volkswagen Standorte weltweit gearbeitet.

Die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns reichten im Geschäftsjahr 2012 konzernweit 536.532 Verbesserungsvorschläge ein, 12,9 Prozent mehr als im Vorjahr (475.073). Die im Berichtszeitraum umgesetzten 380.475 Verbesserungsideen trugen erheblich dazu bei, die Qualität der Produkte des Volkswagen Konzerns zu erhöhen und Prozesse effizienter zu gestalten. Dadurch reduzierten sich die Kosten im Volkswagen Konzern um insgesamt 358,1 Millionen Euro. Die Ideengeber erhielten für ihre Kreativität und ihre Mitgestaltung des Unternehmensgeschehens Prämien in Höhe von insgesamt rund 34,1 Millionen Euro. Darüber hinaus trägt das Ideenmanagement dazu bei, die Arbeit bei Volkswagen sicherer und gesundheitsverträglicher zu machen. Durch erfolgreich realisierte Ideen werden Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz kontinuierlich verbessert.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz im Volkswagen Konzern

Gesundheitsmanagement bei Volkswagen geht weit über klassische Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz hinaus. Denn das bei Volkswagen seit Langem praktizierte ganzheitliche Gesundheitsmanagement umfasst auch Aspekte der Arbeitsorganisation, der Ergonomie, des Führungsstils und der Perspektive für jeden Einzelnen.



Mit dem Checkup wurde bei Audi im Jahr 2006 und bei Volkswagen im Jahr 2010 eine kostenlose und umfassende Vorsorgeuntersuchung für alle Mitarbeiter eingeführt. Das inzwischen etablierte Instrument trägt dazu bei, die Gesundheit, Fitness und Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern. Die hohe diagnostische Qualität des Checkups wird von den Beschäftigten allgemein anerkannt: Seither wurden über 42.000 Volkswagen Checkups und über 51.000 Audi Checkups durchgeführt.

Nach der erfolgreichen Implementierung des Checkups an den deutschen Standorten lag der Schwerpunkt 2012 weiterhin auf der Ausweitung der internen und externen Präventionsangebote, die mit diesem Instrument verknüpft sind. Zudem wurde die großflächige Einführung des Volkswagen Checkups an ausländischen Konzernstandorten fortgeführt, wie zum Beispiel im Werk Puebla bei Volkswagen de México. In weiteren Gesellschaften werden bestehende Vorsorgeuntersuchungsprogramme an den konzernweiten Standard des Checkups ange-

passt. Parallel dazu gewährleistet Volkswagen mit Verbesserungen entlang des gesamten Produktentstehungsprozesses, dass die Qualität der Arbeitsplätze und die aus der Produktion resultierenden Belastungen für die Mitarbeiter bereits in der Planungs- und Konstruktionsphase der Fahrzeugmodelle berücksichtigt werden. Die gemeinsame Zielsetzung ist es, mit Wissenschaft und Praxis einen Einklang zwischen ergonomisch modernen Arbeitsplätzen und innovativen Arbeitsprozessen zu schaffen. Durch den Einsatz von Ergotherapeuten an den Produktionslinien können Mitarbeiter direkt an ihrem Arbeitsplatz zu einer ergonomischeren Ausführung der Arbeitsabläufe beraten und angeleitet werden.

Im Rahmen der Führungskräfteentwicklung werden betriebliche Vorgesetzte dafür sensibilisiert, Zusammenhänge zwischen Führung und Gesundheit der Mitarbeiter in ihrer Führungspraxis stärker zu berücksichtigen. Darüber hinaus werden zum Arbeitsschutz seit Anfang 2012 verpflichtende Qualifizierungsmodule für alle angehenden Führungskräfte durchgeführt. Auf der Grundlage des 2010



implementierten Konzern-Arbeitsschutz-Managementsystems haben alle einbezogenen Konzernmarken und -gesellschaften ihre bestehenden Arbeitsschutzorganisationen und -prozesse analysiert. Die Ergebnisse stehen nun in einem zentralen Datenbanksystem konzernweit zur Verfügung. Dies schließt die systematische Kommunikation über identifizierte Good-Practice-Beispiele im Volkswagen Konzern ein.

Betriebliche Sozialleistungen bei Volkswagen

Die Volkswagen AG versichert jeden Beschäftigten im Rahmen einer Kollektivunfallversicherung gegen Unfälle mit Todes- oder Invaliditätsfolge. In den internationalen Konzerngesellschaften profitieren die Mitarbeiter von weiteren betrieblichen Leistungen: Dazu zählen je nach Standort Transport- und Verpflegungszuschüsse, kostengünstiger Wohnraum, monatliche Kinderbetreuungszuschüsse sowie Vergünstigungen für ausgewählte Freizeitaktivitäten. Zusätzliche Leistungen in der Gesundheitsversorgung oder Rentenzusatzversicherungen runden das Angebot standortspezifisch ab.

Zur Absicherung des Alterseinkommens ehemaliger Mitarbeiter unterhalten die Volkswagen AG sowie ihre Marken- und Tochtergesellschaften betriebliche Altersversorgungssysteme. Diese beruhen in Deutschland auf einer Direktzusage. In der Volkswagen AG besteht die betriebliche Altersversorgung aus der Grundversorgung und den Zusatzversicherungen Beteiligungsrente I und II. Während

Grundversorgung und Beteiligungsrente I arbeitgeberfinanziert sind, bietet die Beteiligungsrente II den Beschäftigten die Möglichkeit, durch Entgeltumwandlung selbst Vorsorge aus dem Bruttoentgelt zu betreiben.

Seit 2001 werden die Aufwendungen für die Direktzusage der Volkswagen AG über den vom Volkswagen Pension Trust e. V. treuhänderisch verwalteten betriebsinternen Pensionsfonds am Kapitalmarkt angelegt. Ende 2012 nutzten 22 weitere deutsche Konzerngesellschaften diese Möglichkeit. In den betriebsinternen Pensionsfonds wurden bis Ende 2012 insgesamt 3.009 Millionen Euro für die Absicherung der Beschäftigten im Alter, bei Erwerbsminderung und im Todesfall als lebenslange Rentenzahlung eingebracht. Mit der Direktversicherung besteht eine weitere Möglichkeit der arbeitnehmerfinanzierten Vorsorge durch Entgeltumwandlung.

Das Zeit-Wertpapier der Volkswagen AG ist ein Instrument zur Verkürzung der Lebensarbeitszeit. Seit 1998 können Beschäftigte aus ihrem Bruttoentgelt und aus Zeitguthaben Beiträge einbringen, die über den vom Volkswagen Pension Trust e. V. treuhänderisch verwalteten Zeit-Wertfonds am Kapitalmarkt angelegt werden. Das aufgebaute Zeit-Wertguthaben kann für eine bezahlte Freistellung vor der Altersrente verwendet werden. Der Guthabenstand des Zeit-Wertfonds betrug am Ende des Berichtsjahres 1.329 Millionen Euro.

Informationstechnologie (IT) im Volkswagen Konzern

Die Kommunikationsgesellschaft, die nahezu durchgängige Unterstützung von Geschäftsprozessen durch Informationstechnologien und der Aufbau neuer Standorte stellen die IT großer Unternehmen vor ständig neue Herausforderungen. Eine technologisch und quantitativ angemessen ausgestattete IT-Infrastruktur bildet die Basis für stabile Systeme und somit für eine optimale IT-Unterstützung.

Die energie- und ressourceneffiziente Ausstattung der IT-Infrastruktur ist für Volkswagen ein wichtiges Anliegen: Green IT ist kein Schlagwort, sondern Handlungsmaxime. Das neue Rechenzentrum der Marke Audi am Standort Ingolstadt ist ein Beispiel für konsequentes Handeln im Volkswagen Konzern: Schon ab 12° C Umgebungstemperatur erfolgt die Kühlung ausschließlich mit Außenluft. Obwohl mehr als doppelt so viele Server im Einsatz sind wie zuvor, kann durch innovative Technik in mehr als der Hälfte eines Jahres auf Kühlung mit energieintensiven Kältekompressoren verzichtet werden. Trotz des Wachstums wurde so der Energieverbrauch des Rechenzentrums um rund ein Drittel gesenkt.

Ebenso unerlässlich wie eine moderne IT-Infrastruktur ist die effiziente Weiterentwicklung der Anwendungslandschaft an den verschiedenen Unternehmensstandorten, in den Geschäftsabläufen und im Vertriebsnetz. Bei allen Marken des Volkswagen Konzerns programmieren die IT-Mitarbeiter die Systeme nicht nur, sondern sie unterstützen auch die Anwender in der Technischen Entwicklung, in der Produktion und im Vertrieb. Auf diese Weise entstehen Anwendungen, die genau auf die Bedürfnisse der Nutzer zugeschnitten sind. Mit der „Digitalen Fabrik“ beispielsweise können die Fabrikplaner bei Volkswagen schon weit vor dem ersten Spatenstich virtuell durch die zukünftigen Werkshallen gehen. Mit FIS – dem konzernweiten Fertigungs-, Informations- und Steuerungssystem – sorgt die IT mit dafür, dass die Mitarbeiter an der Produktionslinie das richtige Fahrzeug zur richtigen Zeit bauen können. Bereits

Ende 2011 startete gemeinsam mit der Volkswagen Financial Services AG das IT-gestützte Carsharing-Projekt „Quicar – Share a Volkswagen“. An derzeit 50 Stationen in Hannover stehen Quicar-Kunden 200 Golf BlueMotion zur Verfügung, die sie an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr nutzen können. Bei all diesen IT-Leistungen gilt: Lokale Kompetenzteams entwickeln weltweite und markenübergreifend einsetzbare Lösungen. So schafft Volkswagen in den Geschäftsbereichen IT-Standards, die unter anderem Grundlage für die Umsetzung von Synergiepotenzialen sind.



Umwelt

Umweltmanagement im Volkswagen Konzern

Bis zum Jahr 2018 will der Volkswagen Konzern auch in ökologischer Hinsicht an der Spitze der Automobilindustrie stehen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss Volkswagen zum einen die Produktion in seinen Werken auf der ganzen Welt umweltfreundlicher gestalten. An allen Standorten des Konzerns plant Volkswagen daher, den Energie- und Wasserverbrauch sowie die Emissionen und Abfälle im Vergleich zum Jahr 2010 um 25 Prozent zu verringern. Zum anderen will der Volkswagen Konzern, dass seine Produkte umweltfreundlicher werden. Die CO₂-Emission der europäischen Neuwagenflotte soll daher bis 2015 um 30 Prozent im Vergleich zu 2006 reduziert werden. Jede neue Modellgeneration soll 10 bis 15 Prozent effizienter sein als das jeweilige Vorgängermodell. Die Konzern-Umweltpolitik und das konzernweite Umweltmanagement bilden die Grundlage dafür, dass diese Ziele erreicht werden.

Das Umweltmanagement stellt sicher, dass die ökologischen Aspekte der Nachhaltigkeit in der Produktentwicklung und in der Produktion an allen Standorten berücksichtigt werden. Tragende Säulen sind dabei die weltweit geltenden Konzern-Umweltgrundsätze für Produkt und Produktion. Seit 2010 unterstützt den Volkswagen Konzern dabei ein konzernweites Energiemanagementsystem.

Seit 1995 beteiligt sich Volkswagen mit seinen deutschen Standorten freiwillig am Öko-Audit der EU sowie weltweit am Umweltzertifizierungsverfahren gemäß der internationalen Norm EN ISO 14001. Seit 1996 gilt diese Norm auch für das Umweltmanagementsystem der Technischen Entwicklung von Volkswagen, das seit 2009 zusätzlich nach DIN ISO/TR 14062 zertifiziert wird. Durch Rezertifizierungen und externe Kontrollen konnte der Volkswagen Konzern seine Vorreiterrolle auch im Berichtsjahr bestätigen.

Um Umweltaspekte konzernweit umzusetzen, werden an vielen Standorten gezielt Sachkundige für Umweltschutz geschult. Sie unterstützen die Umweltbeauftragten vor Ort und tragen dazu bei, den Umweltschutz auf eine breite Basis zu stellen. Seit 1976 tauschen die Umweltbeauftragten der europäischen Standorte regelmäßig ihre Erfahrungen aus. Bei Umweltkonferenzen auf regionaler und auf Konzernebene besprechen sie aktuelle Themen, stellen Best-Practice-Beispiele vor, leiten konkrete Maßnahmen ein und synchronisieren somit die Arbeit im Sinne der Umweltpolitik von Volkswagen. Im Berichtsjahr fand die 5. Konzern-Umweltkonferenz in Wolfsburg statt, bei der über 400 Experten aus den Standorten zusammentrafen und Umsetzungsstrategien, Maßnahmen und Projekte diskutierten.

Klimaschutz im Volkswagen Konzern

Der Schutz des Klimas ist für Volkswagen aus Nachhaltigkeitssicht eine der wichtigsten Aufgaben, denn ein Unternehmen, das mehr als 9 Millionen Fahrzeuge im Jahr produziert, trägt eine besondere Verantwortung. Mit effizienten Fahrzeugen aus effizienter Produktion und der Nutzung regenerativer Energiequellen kommt der Volkswagen Konzern dieser Verantwortung nach.

Der Vorstand der Volkswagen AG bezieht den Klimawandel sowie die daraus resultierenden Chancen und Risiken in alle strategischen Entscheidungen ein. Sie basieren insbesondere auf den Informationen des Steuerkreises CSR & Nachhaltigkeit und des Konzern-CO₂-Steuerkreises, zum Beispiel dem Management- und Analysetool „CO₂-Registrierkasse“. Sie ist ein Instrument, das jedes Fahrzeugprojekt des Volkswagen Konzerns über den gesamten Produktentstehungsprozess bezüglich seiner CO₂-Emissionen analysiert. Vorgaben zur CO₂-Einsparung sind in den Umweltgrundsätzen des Volkswagen Konzerns sowie in den Umweltzielen der Technischen Entwicklung fixiert. Für den Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen allen Marken und Regionen wurde im Volkswagen Konzern ein konzernweites „Expertennetzwerk Klima und Energie“ etabliert.

Effiziente Fertigung im Volkswagen Konzern

Den größten ökologischen Einfluss hat ein Automobil während seiner Nutzungsphase. Doch auch in der Produktion stecken enorme Potenziale für mehr ökologische Nachhaltigkeit.

Die einzelnen Konzernmarken haben bereichsübergreifende Initiativen gestartet, um die Fertigung effizienter zu gestalten. In diesen Initiativen werden Potenziale aufgespürt, Strategien und Lösungen entwickelt sowie Maßnahmen umgesetzt. Exemplarisch stehen dafür die Initiativen „Think Blue. Factory.“ der Marke Volkswagen Pkw und „GreenFuture“ der Marke ŠKODA.

Beispiele aus dem Berichtsjahr verdeutlichen, dass diese Initiativen greifen: Am Standort Chattanooga sorgt eine neue, bedarfsgerecht gestaffelte Druckluftherzeugung für 15 Prozent Energieeinsparung. Im russischen Kaluga werden heiße Abgase aus dem Kesselhaus über einen zusätzlichen Wärmetauscher geführt. So wird Wärme gewonnen und für das Warmwassersystem genutzt. Das spart jährlich rund 1.000 MWh Energie und senkt die CO₂-Emissionen um 485 t pro Jahr. Am Standort Emden ist 2012 ein neuer Karosseriebau entstanden. Die dafür ins Erdreich eingebrachten rund 5.000 Gründungspfähle nutzt Volkswagen als Energiespeicher: Im Sommer geben sie die Abwärme aus den Schweißanlagen zur Wärmespeicherung ins Erdreich ab; im Winter werden mit der gespeicherten Wärme die Hallen beheizt.

Volkswagen setzt an vielen Standorten auf eigene Energieerzeugung aus regenerativen Quellen, um den Anteil zugekaufter Primärenergie zu senken. Zum Beispiel erzeugt die Fotovoltaikanlage auf der Fertigungshalle des Karosseriebaus für den Audi A3 in Ingolstadt jährlich rund 460 MWh Strom. Im Jahr 2012 konnten weitere Anlagen in Betrieb genommen werden, etwa in Braunschweig und Hannover (jeweils 420 MWh pro Jahr). Anfang 2013 wird eine weitere Solaranlage mit über 33.000 Solarpanels am Volkswagen Standort Chattanooga installiert. Am italienischen Standort Sant'Agata Bolognese der Marke Lamborghini hat im Berichtsjahr ein neues,

17.000 m² großes Solarkraftwerk die CO₂-Emissionen um 30 Prozent reduziert.

Dass Energiesparen manchmal auch bedeuten kann, zunächst mehr Energie zu verbrauchen, zeigt das Beispiel der Warmumformung von Stahlblechen. Dieser Prozess formt und vergütet den Stahl durch das sekundenschnelle Abkühlen von 950°C auf etwa 175°C in einem einzigen Schritt. Dabei kann das Material bis zu sechs Mal mehr gestreckt werden als bei konventionellem Tiefziehstahl. Das Ergebnis sind dünnere und damit leichtere Bauteile, die aber genauso stabil sind wie herkömmliche Teile. Zwar ist der Energieeinsatz für diese Warmumformung zunächst höher, der Energiebedarf des Fahrzeugs über seinen gesamten Lebenszyklus ist aber dank des geringeren Gewichts niedriger. Der neue Golf wird beispielsweise mit solchen Teilen gefertigt.

Auch in Sachen Materialeffizienz konnte Volkswagen im Jahr 2012 neue Meilensteine setzen. Am Standort Wolfsburg wurde die Breite der sogenannten Coils – also der Flachstahlbänder, aus denen Karosserieteile hergestellt werden – reduziert. Dadurch fällt deutlich weniger Verschnitt an. Außerdem wurden die Werkzeuge, die Bauteilgeometrien und die Platinenschachtelung dafür optimiert, einen höheren Materialnutzungsgrad zu erzielen. Bei der Produktion des neuen Golf fällt dadurch 15 Prozent weniger Abfall an als für das Vorgängermodell. Insgesamt werden durch Optimierungen bei weiteren Modellen jährlich rund 73.000 t Stahl eingespart.

In der Lackiererei am Standort Wolfsburg gingen im Berichtsjahr 48 Lackierroboter der neuesten Generation in Betrieb. Sie sind mit innovativen Farbwechsel- und Applikationssystemen ausgestattet, die den Lack- und Spülmittelverbrauch sowie

die Lackabfälle um bis zu 50 Prozent reduzieren, was einer Einsparung von 800.000 Euro entspricht. Darüber hinaus benötigen die Roboter bis zu 20 Prozent weniger Druckluft und deutlich weniger Energie als ihre Vorgängermodelle. So können pro Jahr 120 t CO₂-Emissionen vermieden werden.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Der Einsatz effizienter und nachhaltiger Antriebe ist für Volkswagen von großer strategischer Bedeutung. Der Konzern arbeitet nicht nur an der kontinuierlichen Optimierung konventioneller Antriebe, sondern er verfolgt – nach wie vor – verschiedene alternative Antriebskonzepte, allen voran die Elektrotraktion. Derzeit wählen die Kunden des Volkswagen Konzerns überwiegend konventionelle Motoren als Antriebsquellen für ihre Fahrzeuge. Auf dem Weg hin zu einer CO₂-neutralen und nachhaltigen Mobilität wird es auch in Zukunft ein Nebeneinander von elektrifizierten Antrieben und konventionellen Verbrennungsmotoren geben. Begleitet wird diese Koexistenz von einer kontinuierlichen Zunahme des Anteils CO₂-neutraler Energieträger, sei es beispielsweise in Form von regenerativ erzeugtem Strom für Elektrofahrzeuge, durch die Herstellung CO₂-neutraler Biokraftstoffe oder dem synthetischen Erdgas. Letzteres entsteht in Elektrolyse- und Methanisierungsanlagen, die mit Strom betrieben werden, der aus Windenergie gewonnen wird. Es kann unter anderem in dafür entwickelten CNG-Verbrennungsmotoren als Antriebsenergie eingesetzt werden. Darüber hinaus befasst sich der Volkswagen Konzern mit innovativen, erneuerbaren Kraftstoffen, die in der Herstellung CO₂ binden und die CO₂-neutrale Mobilität in greifbare Nähe rücken lassen.



Insbesondere in den weltweiten Wachstumsmärkten wie Russland, Indien und Fernost wird aus heutiger Sicht der Verbrennungsmotor auch die nächsten Jahre die breite Basis für Antriebe bilden. Im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen ist hier eine Optimierung der Verbrennungsmotoren mit dem Ziel einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität immens wichtig. Um dieser Herausforderung wirkungsvoll zu begegnen, hat der Volkswagen Konzern völlig neue Generationen von Otto- und Dieselmotoren entwickelt, die sukzessive in die Fahrzeugpalette des Volkswagen Konzerns Einzug halten. Diese Aggregate wurden erstmals 2012 in den Nachfolgermodellen von Audi A3 und Golf eingesetzt.

Die neuen Motoren verfügen ausnahmslos über Turboaufladung, Direkteinspritzung und ein serienmäßiges Start-Stopp-System. Darüber hinaus nutzen sie weitere kraftstoffsparende Technologien wie ein intelligentes Thermomanagement zur Reduzierung mechanischer und energetischer Verluste, Rekuperation, eine bedarfsgesteuerte Regelung von Nebenaggregaten sowie eine variable Ventilsteuerung. In vielen Konzernfahrzeugen mit Ottomotoren kommt seit 2012 erstmals ein aktives Zylindermanagement zum Einsatz, das einzelne Zylinder automatisch und für den Fahrer unbemerkt abschaltet, wenn sie nicht gebraucht werden. Der Einsatz dieser innovativen Technologie senkt den Kraftstoffverbrauch je nach Motor um bis zu 0,5 Liter pro 100 km. Das aktive Zylindermanagement wird im Polo BlueGT, im neuen Golf, in den Audi-Modellen A3, S6,

S7 Sportback und S8 sowie im Bentley Continental eingesetzt.

Eine weitere Möglichkeit, den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren, bietet die Fahrprofilwahl. Sie ist bereits heute in einigen Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns verfügbar und wurde 2012 mit der neuen Generation des Golf erstmals in ein Volumenmodell integriert. Über die Fahrprofile eco, normal und sport, die der Fahrer seinen Wünschen entsprechend wählt, werden Motor- und Getriebe- steuerung sowie Nebenaggregate und Klimaanlage bedarfsgerecht eingesetzt.

Welche Erfolge bereits heute mit der Kombination aus effizienten konventionellen Antrieben und fahrzeugseitigen Innovationen – beispielsweise rollwiderstandsoptimierten Reifen oder Aerodynamikmaßnahmen – erzielt werden, zeigen die Effizienzmodelle des Konzerns. Sie sind zum Beispiel bei Volkswagen unter dem Namen „BlueMotion“, bei ŠKODA als „GreenLine“ und bei SEAT als „ECOMOTIVE“ verfügbar. Der Polo BlueMotion gehört mit einer CO₂-Emission von 87 g/km und einem Verbrauch von nur 3,3 Liter auf 100 km zu den umweltfreundlichsten und sparsamsten Fünfsitzern der Welt. Beim neuen Golf BlueMotion – erhältlich ab Mitte 2013 – mit seinem neuen 1.6 TDI-Motor wird der Durchschnittsverbrauch bei nur 3,2 Liter auf 100 km liegen, die CO₂-Emissionen bei lediglich 85 g/km. Der ab 2013 erhältliche ŠKODA Octavia Green-Line emittiert nur 89 g/km CO₂; der Verbrauch liegt bei 3,4 Liter Diesel auf 100 km.



Der seit Ende 2012 erhältliche eco up! emittiert mit seinem 1.0 CNG-Motor nur 79 g/km CO₂.

Dass ein Dieselmotor im Premiumsegment gleichzeitig dynamisch und sparsam sein kann, stellen die Marken Audi und Porsche eindrucksvoll unter Beweis. Der 3.0 TDI-Motor mit Biturbo-Aufladung im neuen Audi SQ5 TDI verfügt über eine Leistung von 230 kW (313 PS) und verbraucht lediglich 6,8 Liter Diesel auf 100 km. Porsche präsentiert im Cayenne S Diesel einen 4.2 Liter V8-Dieselmotor ebenfalls mit Biturbo-Aufladung und einer Leistung von 281 kW (382 PS). Der Verbrauch liegt bei lediglich 8,3 Liter Diesel auf 100 km.

Die erfolgreichen TSI-, TFSI- und TDI-Motoren, idealerweise kombiniert mit den innovativen Doppelkupplungsgetrieben des Konzerns, bilden eine gute Basis für einen effizienten Antrieb aktueller und zukünftiger Fahrzeuge. Sie lassen sich modular mit elektrischen Komponenten zu Hybridantrieben kombinieren. Als Plug-in-Version können solche Fahrzeuge an der Steckdose aufgeladen werden und sind – je nach Modell – in der Lage, zwischen 20 und 80 km rein elektrisch zu fahren.

Bei der Elektrifizierung des Antriebs ist der Hybrid, insbesondere der Plug-in-Hybrid, ein zentrales Thema für den Volkswagen Konzern, da er derzeit die beste Ergänzung zum Otto- oder Dieselmotor darstellt. Er vereint die Vorteile zweier Technologien und erfüllt damit gleich mehrere Kundenerwartungen: einen uneingeschränkten Aktionsradius dank

des Verbrennungsmotors, einen attraktiven elektrischen Fahranteil im urbanen Alltagsbetrieb, keinerlei Einschränkungen bei Geschwindigkeit, Steigfähigkeit oder Anhängelasten sowie ein hohes CO₂-Minderungspotenzial. Deshalb treibt der Volkswagen Konzern diese Technologie mit einer neuen, großen Offensive voran. Einer ihrer wesentlichen Bestandteile ist die Integration in die modulare Baukastenstrategie. Diese unterstreicht den Stellenwert der Elektromobilität im Volkswagen Konzern, die damit langfristig einen festen Platz in der Konzern-Produktstrategie einnimmt. Mit den Hybridversionen der Modelle Jetta, Touareg, Audi Q5, Audi A6, Audi A8, Porsche Cayenne S und Porsche Panamera S sind bereits heute in vielen Fahrzeugklassen kombinierte Antriebe verfügbar.

Das Zeitalter der reinen Elektromobilität wird Volkswagen im Jahr 2013 einläuten – zunächst wird der e-up!, anschließend der e-Golf im Markt eingeführt. Auch im Geschäftsjahr 2012 haben die Marken des Volkswagen Konzerns umfassende internationale Flottenerprobungen mit reinen Elektrofahrzeugen und einer Vielzahl von Kundengruppen durchgeführt und damit Technik, Alltagstauglichkeit und Nutzeranforderungen für den späteren Serieneinsatz optimiert. Aktuell sind beispielsweise zehn ŠKODA Octavia Green E Line bei verschiedenen Nutzern in Tschechien im Einsatz. Für eine breite Markteinführung von Elektrofahrzeugen sind jedoch noch einige Herausforderungen zu meistern. Die Weiterentwicklung von leistungsfähigen Batterien und der Aufbau von Technologiekompetenz im



Bereich der Batteriechemie sind unerlässlich, um die Reichweite und damit die Attraktivität von Elektrofahrzeugen zu steigern. Eine weitere Herausforderung ist die Integration des Elektroautos in die bestehende Infrastruktur. Hinsichtlich einer vernetzten Ladestrategie (Smart Grid), des Aufbaus einer flächendeckenden Infrastruktur, insbesondere mit Schnellladestationen, der Buchung der Ladestationen und der Abrechnung von Strom sind noch viele Fragen offen, die gemeinsam mit Politik, Kommunen und Energieversorgern zu beantworten sind. In der intelligenten Vernetzung von Automobil-, Energieversorgungs- und Telekommunikationsbranche sieht der Volkswagen Konzern die Chance, seinen Kunden den Wechsel zur Elektromobilität zu erleichtern bzw. attraktiv zu gestalten – etwa durch neue Dienstleistungen und Geschäftsmodelle – beispielsweise über mobile Onlinedienste zu Ladezustand und -möglichkeiten.

Volkswagen wird nicht nur die Karosserie, sondern auch die Kernkomponenten des Elektroautos fertigen: den Elektromotor und das Batteriesystem. Für die Produktion des Motors ist das Werk Kassel vorgesehen, die Batteriemodule werden im Werk Braunschweig zu einem Batteriesystem montiert.

Mit dieser Basis aus konventionellen und alternativen Technologien sowie der modularen Baukastenstrategie, die eine schnelle Übernahme der Innovationen in verschiedene Fahrzeuge erlaubt, ist der Volkswagen Konzern für die Herausforderungen der Zukunft bestens gerüstet.



2



Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikobericht der Porsche SE

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

Die Porsche SE hat mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. August 2012 ihren operativen Holding-Geschäftsbetrieb und damit insbesondere auch ihre Beteiligung in Höhe von 50,1 Prozent am Kapital der Porsche Holding Stuttgart GmbH in die Volkswagen AG eingebracht. Nunmehr hält die Volkswagen AG unmittelbar 100 Prozent der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und damit mittelbar 100 Prozent der Anteile an der Porsche AG. Die Porsche SE ist zum 31. Dezember 2012 unverändert mit 32,2 Prozent am Kapital der Volkswagen AG beteiligt. Für weitere Informationen zu der durchgeführten Transaktion verweisen wir auf das Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ in diesem Lagebericht.

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 mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten 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 Risikomanagementsystem 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 Volkswagen Konzern ist ebenfalls ein internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess implementiert, über dessen Umfang im Abschnitt „Risikobericht des Volkswagen Konzerns“ Auskunft gegeben wird. Die neben dem Volkswagen Konzern in den Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2012 einbezogene Porsche Beteiligung GmbH ist in die bei der Porsche SE implementierten Systeme einbezogen.

Die Porsche SE hat im Geschäftsjahr 2011 zudem eine Compliance-Organisation implementiert, die insbesondere die präventive Aufgabe hat, Verstöße gegen Gesetze, sonstige Rechtsvorschriften und unternehmensinterne Richtlinien und Regelungen zu verhindern und die eng mit dem Risikomanagementsystem verzahnt ist. Insbesondere wurde ein Compliance Council eingerichtet, welches sich aus leitenden Mitarbeitern der wesentlichen Fachbereiche zusammensetzt. Das Compliance Council hat im Geschäftsjahr 2012 in seinen Sitzungen insbesondere die Erstellung von Richtlinien und weiterer Compliance-relevanter Regelungen veranlasst.

Wesentliche Merkmale

Die Porsche SE hat ein rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem sowie Richtlinien, die auch für die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen gelten, implementiert.

Auf Konzernebene erfolgt die Verarbeitung des Berichtspakets des Volkswagen Konzerns und die darauf aufbauende Fortentwicklung des at Equity-Buchwerts dieser Beteiligung sowie die Einbeziehung und Konsolidierung des Berichtspakets des Tochterunternehmens der Porsche SE.

Die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für die Porsche SE geltenden Vorschriften wird 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 in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften 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 werden, ebenso wie die Prüfung der Werthaltigkeit von in der Bilanz erfassten Beteiligungen der Gesellschaft, bei der Porsche SE in Abstimmung mit den Fachbereichen vorgenommen. Eine Bilanzierung erfolgt erst nach interner Freigabe. 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 die in ihren Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wurden unter Einbindung der Revision

der Porsche SE implementiert. Das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem und die Richtlinien werden laufend auf ihre Angemessenheit überprüft und weiterentwickelt.

Risikomanagement und Risikofrüherkennung

Nach § 91 Abs. 2 AktG in Verbindung mit Art. 9 Abs. 1 lit. c) (ii) der SE-VO 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, um potenziell 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.

Die Porsche SE ist nach der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG eine finanzstarke Holding, die unverändert wesentlich an der Volkswagen AG beteiligt ist. Die Einnahmen der Porsche SE bestehen derzeit im Wesentlichen aus Dividendenzahlungen dieser Beteiligung. Die Risiken aus der Beteiligung an der Volkswagen AG treffen die Porsche SE nur indirekt in Form von Bewertungs-, Konsolidierungs-, Dividenden- und Haftungseffekten. Daneben bestehen weiterhin Risiken aus der Grundlagenvereinbarung und den damit verbundenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen sowie aus der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Die zugrunde liegenden Regelungen wurden im Zuge der Einbringung aktualisiert und teilweise ergänzt.

Als Folge der beschleunigten Schaffung des integrierten Automobilkonzerns wurde das Risikomanagement des Porsche SE Konzerns angepasst. Es trägt der neuen Konzernstruktur Rechnung und besteht seit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG aus zwei autonom agierenden Risikomanagement-Teilsystemen. Ein Teilsystem ist auf Ebene der Volkswagen AG angesiedelt (wir verweisen hierzu auf den Abschnitt „Risikobericht des Volkswagen Konzerns“). Dieses deckt seit dem 1. August 2012 auch die auf Ebene des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns relevanten Risiken mit ab. Die Aufgabe dieses Teilsystems ist es, die aus der operativen Tätigkeit der Beteiligung resultierenden, bestandsgefährdenden Risiken zu identifizieren, zu steuern und zu überwachen. Damit ist die Volkswagen AG selbst für ihre Risikohandhabung verantwortlich, gleichzeitig aber gehalten, die Porsche SE als Holdinggesellschaft – im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – frühzeitig über bestandsgefährdende Risiken zu informieren.

Das zweite Teilsystem, das Risikomanagement auf Ebene der Porsche SE, überwacht weiterhin die direkten Risiken der Porsche SE als Einzelgesellschaft und die Risiken auf Ebene von Tochtergesell-

schaften. 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 der Beteiligung an der Volkswagen AG wird im Rahmen des Konzern-Risikomanagementsystems Rechnung getragen. Durch regelmäßige Kommunikation, unter anderem in Form von Managementgesprächen und durch die Weitergabe von Risikoberichten an die Porsche SE – im Rahmen des gesetzlich zulässigen Informationsaustauschs – ist sichergestellt, dass die Porsche SE unmittelbar über bestandsgefährdende Risiken informiert ist, falls sich diese dort abzeichnen sollten.

Die Porsche SE trägt somit die Verantwortung zur Überwachung der bei ihr bestehenden Risiken und führt darüber hinaus die Erkenntnisse aus dem bestehenden Risikofrüherkennungssystem im Volkswagen Konzern zusammen. Sie stellt damit eine synoptische Darstellung der Partikularrisiken sowie die Überwachung und Steuerung von Risiken sicher. Die Ausgestaltung der Informationsflüsse und der Entscheidungsgremien auf Konzernebene gewährleistet, dass der Vorstand der Porsche SE stets über substantielle Risikotreiber informiert ist und potenzielle Auswirkungen der identifizierten Risiken einschätzen kann, um geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. In Form regelmäßiger Berichte werden der Prüfungsausschuss und der gesamte Aufsichtsrat fortlaufend 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 turnusmäßig Kontrollen i. R. d. Jahresabschlussprüfung sowie nicht turnusmäßigen Prüfungen i. S. d. § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und Kontrollen durch Verbandsprüfer.

Einzelrisiken der Porsche SE

Aufgrund ihrer Funktion als Holding 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.

Die Risiken der Porsche SE haben sich im Geschäftsjahr 2012 aufgrund der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verändert und stellen sich wie nachfolgend beschrieben dar.

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 insbesondere auf die Situation an den Finanzmärkten gerichtet. Darüber hinaus ist das Verhältnis zu Kapitalgebern ein wesentlicher Aspekt strategischer Überlegungen und Risikoanalysen.

Die der Porsche SE nach Vollzug der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG zugeflossenen flüssigen Mittel wurden teilweise zur vollständigen Tilgung des zuvor in Höhe von 2,0 Milliarden Euro in Anspruch genommenen Konsortialkredits verwendet. Potenzielle Risiken aus variabel verzinslichem Fremdkapital bestehen somit nach der Tilgung derzeit nicht mehr.

Liquiditätsrisiken

Die Porsche SE hat als Gegenleistung für die Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs

in die Volkswagen AG, neben einer neuen Stammaktie der Volkswagen AG, Barmittel in Höhe von 4,5 Milliarden Euro erhalten. Dadurch verfügt die Porsche SE nun über eine deutlich positive Nettoliquidität.

Der zum Zeitpunkt der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in Höhe von nominal 2,0 Milliarden Euro bestehende Konsortialkredit wurde aus den zugeflossenen Barmitteln vollständig getilgt. Der Porsche SE steht jedoch weiterhin eine, derzeit ungenutzte, revolvingende Kreditlinie zur Verfügung. Gemäß den geltenden Bedingungen des Konsortialkreditvertrags vom Oktober 2011 hat sich diese Linie durch die Rückzahlung des in Anspruch genommenen Konsortialkredits von 1,5 Milliarden Euro auf 1,0 Milliarden Euro reduziert. Die grundsätzliche Fälligkeit zum 30. November 2013 sowie die Verlängerungsoptionen, mit der Möglichkeit die Fälligkeit unter bestimmten Bedingungen in zwei Schritten bis zum 30. Juni 2015 zu verlängern, bleiben unberührt.





Grundsätzlich besteht in Verbindung mit bestehenden Verbindlichkeiten das Risiko, dass die Porsche SE nicht in der Lage ist, diese bei Fälligkeit zurückzuführen. Vor dem Hintergrund der finanziellen Situation der Gesellschaft ist dieses Risiko aus Sicht des Vorstands derzeit nicht relevant.

Die Höhe der flüssigen Mittel des Porsche SE Konzerns belief sich zum 31. Dezember 2012 auf rund 2,9 Milliarden Euro. Darüber hinaus steht der Porsche SE grundsätzlich auch die oben erwähnte, aktuell ungenutzte Kreditlinie in Höhe von 1,0 Milliarden Euro zur Verfügung.

Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen

Im Rahmen des im Oktober 2011 neu abgeschlossenen Konsortialkredits wurden zwischen der Porsche SE und verschiedenen Banken einzuhaltende finanzwirtschaftliche Kennzahlen vereinbart. Diese beziehen sich auf eine Ergebnisgröße der Volkswagen AG sowie den Wert der von der Porsche SE verpfändeten Volkswagen Aktien und sind damit von der Porsche SE nicht direkt beeinflussbar. Während des Geschäftsjahres 2012 und zum 31. Dezember 2012 wurden diese finanzwirtschaftlichen Kennzahlen erfüllt. Die Regelungen des Konsortialkreditvertrags sehen vier Termine im Jahr vor, an denen beide finanzwirtschaftlichen Kennzahlen gleichzeitig geprüft und erfüllt werden müssen. Ein Verstoß gegen die Kreditvereinbarungen liegt nur vor, wenn die beiden vereinbarten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen zugleich verletzt werden. In

diesem Falle ist die Kündigung des Konsortialkredits durch das Bankenkonsortium möglich. Dies würde bei der Porsche SE unter Umständen eine kurzfristige Refinanzierung erfordern.

Die Reduzierung des Konsortialkredits von insgesamt bis zu 3,5 Milliarden Euro auf bis zu 1,0 Milliarden Euro im Geschäftsjahr 2012 hat sich positiv auf die zwischen der Porsche SE und verschiedenen Kreditgebern vereinbarten finanzwirtschaftlichen Kennzahlen ausgewirkt. Diese sind weiterhin einzuhalten, auch wenn die der Porsche SE zur Verfügung stehende Kreditlinie in Höhe von 1,0 Milliarden Euro derzeit ungenutzt ist. Die Einhaltung der Kennzahlen wird laufend überwacht.

Der Vorstand sieht weiterhin keine Anzeichen dafür, dass diese Kennzahlen zukünftig nicht eingehalten werden.

Bewertungsrisiken

Teil der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG war insbesondere die Beteiligung am operativen Porsche-Geschäft und damit am Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern. Potenzielle Risiken aus der Werthaltigkeit dieser Beteiligung wirken nach dem Vollzug der Einbringung nicht mehr unmittelbar, sondern nur noch mittelbar über die Beteiligung an der Volkswagen AG auf die Porsche SE. Dementsprechend beziehen sich die zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs durch die



Porsche SE durchzuführenden regelmäßigen eigenen Bewertungen sowie die Beobachtung von Analysteneinschätzungen allein auf die Beteiligung an der Volkswagen AG.

Eine wesentliche Verschlechterung der Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns könnte zu einer Abwertung der im Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG führen und das Ergebnis des Porsche SE Konzerns belasten. Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs werden regelmäßig eigene Bewertungen erstellt sowie zusätzlich Analysteneinschätzungen beobachtet. Zudem würde die Porsche SE bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf weitere Werthaltigkeitstests durchführen. Die Bewertungen der Porsche SE basieren auf einem Discounted-Cashflow-Verfahren und berücksichtigen die letzten, vom Management der Volkswagen AG verabschiedeten Planungen. Für die Diskontierung der Cashflows werden gewichtete Kapitalkosten herangezogen, die aus einer spezifischen Gruppe vergleichbarer Unternehmen (Peer Group) abgeleitet werden. Anzeichen eines Wertberichtigungsbedarfs lagen zum 31. Dezember 2012 nicht vor.

Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

Die Porsche SE sieht sich im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit Risiken ausgesetzt, die aus den eingesetzten 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 Risikocontrollings regeln insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation im Porsche SE Konzern, die Entwicklung des Zinsniveaus an den Kapitalmärkten sowie das Monitoring der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. 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 und nur mit freigegebenen Kontrahenten getätigt werden.

Die in der Porsche SE verwendeten derivativen Finanzinstrumente standen in Zusammenhang mit dem Verkauf der verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH.

Die Forderungen des Porsche SE Konzerns bestanden bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG überwiegend gegen Unternehmen des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns. Im Rahmen der Einbringung gingen diese Forderungen unmittelbar bzw. mittelbar auf die Volkswagen AG über. Ein direktes Ausfallrisiko besteht damit zukünftig für die Porsche SE nicht mehr.



Teil der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG waren neben der Beteiligung am operativen Porsche-Geschäft und damit am Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern insbesondere auch die Put- und Call-Optionen auf die ehemals bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Mit Vollzug der Transaktion endeten die Put- und Call-Optionen. Diese haben somit seit dem Einbringungszeitpunkt keine Auswirkungen mehr auf die Vermögens- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns. Bislang bestehende Risiken aus der Wertänderung dieser wechselseitig eingeräumten Optionen bestehen dementsprechend nicht mehr. Der im Rahmen der Optionsvereinbarungen mit der Volkswagen AG abgeschlossene Einbehaltmechanismus ist entfallen.

Nach Erhalt der Gegenleistung der Volkswagen AG in Höhe von 4,5 Milliarden Euro sowie der vollständigen Tilgung des in Anspruch genommenen Konsortialkredits beabsichtigt die Porsche SE, den überwiegenden Teil der danach verbleibenden Liquidität für den Erwerb von strategischen Beteiligungen mit Schwerpunkt entlang der automobilen Wertschöpfungskette zu verwenden. Durch die zwischenzeitliche Anlage dieser flüssigen Mittel ergeben sich analog der Anlage der sonstigen flüssigen Mittel Kontrahentenrisiken im Sinne von Ausfallrisiken der Gegenpartei sowie Zinsänderungsrisiken. Zur Verminderung des Risikos führt die Porsche SE Bonitätsüberwachungen der Kon-

trahenten durch. Zudem erfolgt die Anlage der flüssigen Mittel zur Risikostreuung bei unterschiedlichen Kontrahenten.

Aus dem Einsatz von festverzinslichen Finanzverbindlichkeiten resultiert das Risiko der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts dieser Verbindlichkeiten aufgrund von Veränderungen des Marktzinsniveaus. Das Risiko der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts aufgrund von Veränderungen des Marktzinsniveaus existiert ebenfalls in Bezug auf die von der Porsche SE festverzinslich angelegten flüssigen Mittel, wobei die Kurzfristigkeit der Anlage das Risiko bereits deutlich reduziert. Auswirkungen auf die Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage ergeben sich in beiden Fällen nicht.

Für die Risiken aus Financial Covenant-Regelungen im Zusammenhang mit dem im Oktober 2011 neu abgeschlossenen Konsortialkredit verweisen wir auf den Abschnitt „Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen“ in diesem Kapitel des Lageberichts.

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

Für weitergehende Informationen zum Finanzrisikomanagement und zu den eingesetzten Finanzinstrumenten verweisen wir zudem auf Anhangangabe [21] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Dezember 2012.



Weitere Risiken im Zusammenhang mit der Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns

Im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit in Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge hat die Porsche SE mit der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns verschiedene Vereinbarungen getroffen. Die Regelungen der Grundlagenvereinbarung wurden im Zuge der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG aktualisiert und teilweise ergänzt. Wir verweisen für weitere Erläuterungen auf unsere Ausführungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen in Anhangangabe [26] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Dezember 2012. 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 bilanziellen Berücksichtigung der hieraus entstehenden Risiken im erforderlichen Umfang 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.

Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Stuttgart

Nach Kenntnis der Porsche SE – die nicht Beteiligte im Strafverfahren ist und daher nur eingeschränkte Kenntnis von Gegenstand und Stand der Ermittlungen hat – hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart im Dezember 2012 gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien Anklage zur Großen Wirtschaftsstrafkammer beim Landgericht Stuttgart erhoben.

Den Angeschuldigten wird – so die Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 19. Dezember 2012 – vorgeworfen, in von ihnen im Jahr 2008 veranlassten öffentlichen Erklärungen des Unternehmens in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG unrichtige Angaben gemacht zu haben. In fünf Erklärungen im Zeitraum zwischen 10. März 2008 und 2. Oktober 2008 habe die Porsche SE eine angeblich bereits feststehende Absicht zur Aufstockung ihrer Beteiligung auf 75 Prozent dementiert. Die Staatsanwaltschaft geht mit ihrer erhobenen Anklage davon aus, dass die angeschuldigten ehemaligen Vorstandsmitglieder spätes-

tens im Februar 2008 die Absicht hatten, die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG in Vorbereitung eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags noch im ersten Quartal 2009 auf 75 Prozent des stimmberechtigten Kapitals zu erhöhen. Ab März 2008 – so die Staatsanwaltschaft Stuttgart – hätten die ehemaligen Vorstandsmitglieder damit begonnen, die entsprechende Beteiligungserhöhung durch den Erwerb entsprechender Kursicherungsgeschäfte auf VW-Stamm- und Vorzugsaktien konkret vorzubereiten. Die von der Anklage umfassten Dementis der Porsche SE hätten auch eine tatsächliche Einwirkung auf den Börsenpreis der Volkswagen-Stammaktie gehabt. Konkrete Anleger seien hierdurch zur Veräußerung bereits gehaltener Volkswagen-Stammaktien und zur Tötigung von Leerverkäufen in Volkswagen-Stammaktien veranlasst worden.

Das Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wiedeking und Härter hinsichtlich des Vorwurfs der Untreue ist – wie die Staatsanwaltschaft Stuttgart mit der bereits zitierten Pressemitteilung vom 19. Dezember 2012 mitgeteilt hat – eingestellt worden.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat gegen drei Verantwortliche aus dem Finanzbereich der Porsche SE wegen des Verdachts des Kreditbetrugs Anklage zur Großen Wirtschaftsstrafkammer beim Landgericht Stuttgart erhoben. Mit Beschluss des Landgerichts Stuttgart vom 25. Juni 2012 wurde das Hauptverfahren eröffnet. Der Vorwurf besteht darin, dass im Rahmen der Verhandlungen über eine Anschlussfinanzierung für den im März 2009 zur Rückzahlung fälligen 10-Milliarden-Euro-Kredit gegenüber einem der beteiligten Kreditinstitute unrichtige Angaben über die von der Porsche SE gehaltenen Derivate in Bezug auf VW-Stammaktien gemacht worden seien. Die Hauptverhandlung hat am 5. September 2012 begonnen und dauert noch an. Am 26. November 2012 hat das Landgericht in öffentlicher Hauptverhandlung mitgeteilt, dass das Verfahren gegen einen der Angeklagten gemäß § 153a StPO eingestellt werde.

Die Porsche SE hält sämtliche erhobenen Vorwürfe der Staatsanwaltschaft Stuttgart für unbegründet.

Schadensersatzklagen in den USA

Beim United States District Court des Southern District of New York in den USA haben im Jahr 2010 46 Kläger sechs Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE erhoben. Die Kläger haben behauptete Schäden in Höhe von mehr als 2,5 Milliarden US-Dollar geltend gemacht. In drei der sechs Klagen sind Beklagte auch die früheren Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter. In den Klagen wird behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen Aktiengesellschaft während des Jahres 2008 Marktmanipulation begangen und falsche und irreführende Angaben gemacht und damit gegen den United States Securities Exchange Act verstoßen sowie Betrug im Sinne des Common Law begangen. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen keine Aussicht auf Erfolg haben und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags (sogenannte Motion to Dismiss) entgegengetreten. Das US-Gericht gab der Motion to Dismiss statt und wies am 30. Dezember 2010 sämtliche Klagen vollständig ab. Gegen diese Entscheidung haben 32 der ursprünglich 46 Kläger beim United States Court of Appeals for the Second Circuit Rechtsmittel eingelegt. Am 24. Februar 2012 fand die mündliche Verhandlung statt. Das Rechtsmittelverfahren läuft. Anfang März 2013 haben 12 der insgesamt zuletzt 32 Kläger im Berufungsverfahren vor dem U.S. Court of Appeals for the Second Circuit ihre Berufung mit Zustimmung der Porsche SE zurückgenommen. Die Berufungsrücknahme bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Annahme durch das Gericht. Das Berufungsverfahren in Bezug auf die verbleibenden 20 Kläger bleibt von der Berufungsrücknahme unberührt. Die Porsche SE hält die Klagen weiterhin für unzulässig und unbegründet. Für die 12 Kläger, die ihre Berufung nunmehr zurückgenommen haben, ist beim Landgericht Braunschweig seit Ende 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE anhängig, die von der Berufungsrücknahme unberührt bleibt. Mit dieser Klage wurde zuletzt ein Gesamtschaden von ca. 1,8 Milliarden Euro geltend gemacht, wobei



offen geblieben ist, in welchem Umfang damit auch ein Schaden geltend gemacht wird, der bereits vor dem U.S. Court verfolgt wurde. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet. Wir verweisen auf die entsprechende Berichterstattung im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ in diesem Lagebericht.

Drei der Kläger reichten zudem am 18. Februar 2011 und weitere 23 der Kläger reichten am 15. März 2011 zwei Schadensersatzklagen bei einem Gericht des US-Bundesstaats New York (Eingangsgesicht) ein. In ihren Klagen behaupteten sie Ansprüche wegen Betrugs im Sinne des Common Law und ungerechtfertigter Bereicherung aufgrund ähnlicher Behauptungen wie in ihren oben genannten Klagen. Die Kläger behaupteten, mindestens 1,4 Milliarden US-Dollar verloren zu haben. Der Klageabweisungsantrag (sogenannte Motion to Dismiss) der Porsche SE und Antrag auf Entscheidung im beschleunigten Verfahren wurden am 6. August 2012 abgewiesen. Die Porsche SE legte gegen diese Abweisung Rechtsmittel bei der New York Supreme Court Appellate Division for the First

Department (Berufungskammer) ein und beantragte die Aussetzung der Discovery (Verfahren zur Offenlegung von Dokumenten) im Verfahren vor dem Eingangsgesicht, solange die Entscheidung über das Rechtsmittel ausstand. Dem Antrag der Porsche SE auf Aussetzung der Discovery, solange die Entscheidung über Rechtsmittel der Porsche SE ausstand, wurde am 9. Oktober 2012 stattgegeben. Am 27. Dezember 2012 hob die Berufungskammer die Entscheidung des Eingangsgesichts auf und wies die Schadensersatzklagen ab. Die Kläger stellten daraufhin am 10. Januar 2013 einen Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung. Am 31. Januar 2013 haben die Parteien eine Vereinbarung geschlossen, in der sich die Porsche SE bereit erklärt hat, auf Einreden der Verjährung zu verzichten, sofern die Kläger ihre Ansprüche innerhalb von 90 Tagen vor einem deutschen Gericht erheben und soweit diese Ansprüche nicht schon verjährt gewesen waren als die Kläger erstmals Klage in den USA erhoben hatten. Unabhängig davon hält die Porsche SE die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet. Im Rahmen

der Vereinbarung haben die Kläger ihren Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung zurückgenommen. Die Parteien haben dem Erlass eines endgültigen Urteils zugestimmt, das die Ansprüche der Kläger gegen die Porsche SE in dem Verfahren vor dem Gericht des US-Bundesstaats New York vollumfänglich abweist. Wir verweisen auf die entsprechende Berichterstattung im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ in diesem Lagebericht.

Schadensersatzverfahren in Deutschland und England

In den Jahren 2009, 2010 und 2011 hatten Marktteilnehmer in Deutschland Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE und zum Teil auch gegen die Volkswagen AG beantragt. Mit gleicher Begründung wurden von verschiedenen Marktteilnehmern weitere Güteverfahren gegen die Porsche SE beantragt; die Anträge gingen der Gesellschaft im Januar, Februar und November 2012 zu. Diese neuen Anträge richteten sich zum Teil zugleich gegen die Volkswagen AG sowie in einem Fall auch gegen die Porsche AG. Sämtliche, im Rahmen von Güteanträgen behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich entweder auf angeblich entgangene Gewinne oder angeblich erlittene Verluste und werden von den Marktteilnehmern insgesamt mit rund 3,3 Milliarden Euro beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

Im Januar 2011 hat eine Privatperson Klage gegen die Porsche SE und einen weiteren Beklagten auf Leistung von Schadensersatz in Höhe von rund 3 Millionen Euro erhoben. Der Kläger hat 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 gemach-

ten Höhe erlitten zu haben. Eine mündliche Verhandlung fand am 27. Juni 2012 statt. Mit Urteil vom 19. September 2012 wies das Landgericht Braunschweig die Klage ab. Der Kläger hat keine Berufung eingelegt, so dass das Urteil rechtskräftig ist.

Im Oktober 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, an welche insgesamt 41 Investmentfonds, Versicherungen und sonstige Gesellschaften angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,1 Milliarden Euro abgetreten haben sollen, Klage beim Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE und die Volkswagen AG erhoben. Bei den 41 Gesellschaften handelt es sich zum Teil um Antragsteller in den oben genannten Güteverfahren. Vier der Gesellschaften sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und bislang erfolglos waren. Im Dezember 2011 wurde diese Klage erweitert, und die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat angebliche Schadensersatzansprüche von 24 weiteren Gesellschaften aus angeblich abgetretenem Recht in Höhe von rund 700 Millionen Euro geltend gemacht. Zwei dieser weiteren Gesellschaften sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und bislang erfolglos waren. Im Rahmen der Klageerweiterung im Dezember 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) zudem ihre ursprüngliche Klage insoweit teilweise zurückgenommen, als ein ursprünglich aus abgetretenem Recht geltend gemachter angeblicher Schadensersatzanspruch eines Investmentfonds in Höhe von rund 4,5 Millionen Euro nun nicht mehr geltend gemacht wird. Außerdem hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) im Dezember 2011 eine weitere Klage gegen die Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig eingereicht, in welcher angebliche Schadensersatzansprüche von fünf weiteren Gesellschaften wiederum aus angeblich abgetretenem Recht in Höhe von insgesamt rund 351 Millionen Euro geltend gemacht werden. Die Klägerin behauptet, dass die hinter den Klagen stehenden Gesellschaften im Jahr 2008 aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktin-

formationen sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE entweder nicht an Kurssteigerungen der Aktien der Volkswagen AG partizipiert hätten und ihnen dadurch Gewinne entgangen seien oder Derivatgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen seien und in Folge der Kursentwicklung aus diesen Geschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten hätten. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist den Klagen jeweils mit Klageerwiderungen entgegen getreten. Über die in beiden Prozessen gestellten Anträge der Porsche SE auf Stellung von Prozesskostensicherheit fand am 27. Juni 2012 jeweils eine mündliche Verhandlung statt. Nachdem sich die Gesellschaft und die Klägerin in beiden Prozessen auf eine Sicherheitsleistung für die Prozesskosten der ersten Instanz einigten, stellte das Landgericht Braunschweig die Entscheidung über die im Übrigen aufrecht erhaltenen Anträge bis zum Ende der ersten Instanz zurück. Termin zur mündlichen Verhandlung in der Sache wurde in beiden Verfahren auf den 17. April 2013 bestimmt.

Im Dezember 2011 haben insgesamt sieben Kläger eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 2 Milliarden Euro wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformationen bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Sechs der Kläger sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und bislang erfolglos waren. Das Landgericht Stuttgart hat den Rechtsstreit an das Landgericht Braunschweig verwiesen. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist der Klage mit einer Klageerwiderung entgegengetreten. Im Rahmen ihrer Replik haben vier der Kläger ihren Klageantrag in Höhe von insgesamt rund 154 Millionen Euro teilweise zurückgenommen. Im Dezember 2012 haben die Porsche SE und sechs der Kläger eine Vereinbarung über die Leistung von Prozesskostensicherheit für die erste Instanz geschlossen. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde auf den 17. April 2013 bestimmt.



Im Dezember 2011 hat ein Marktteilnehmer eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Braunschweig eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,5 Millionen Euro wegen angeblicher Marktmanipulation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Der Kläger stützte seinen vermeintlichen Schaden auf angebliche Verluste, die er am 27. Oktober 2008 aufgrund von insgesamt 205 Anlageentscheidungen (bestehend aus Käufen und Verkäufen von Volkswagen-Stammaktien) erlitten haben will. Eine mündliche Verhandlung fand am 27. Juni 2012 statt. Mit Urteil vom 19. September 2012 wies das Landgericht Braunschweig die Klage ab. Der Kläger hat keine Berufung eingelegt, so dass das Urteil rechtskräftig ist.

Im Mai 2012 hatte ferner eine Privatperson Antrag auf Bewilligung von Prozesskostenhilfe beim Landgericht Braunschweig gestellt. Der Antragsteller hatte angekündigt, Klage gegen die Porsche SE



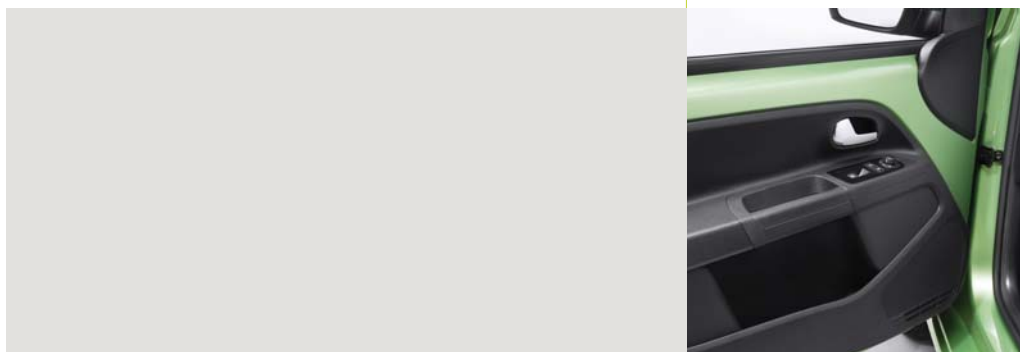
in Höhe von rund 125.000 Euro erheben zu wollen. Er hatte behauptet, aufgrund angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation sowie angeblicher Marktmanipulation durch die Gesellschaft im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Volkswagen-Stammaktien eingegangen und infolge der Kursentwicklung im Jahr 2008 aus diesen Geschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Mit Beschluss vom 20. September 2012 hat das Landgericht Braunschweig dem Antragsteller die nachgesuchte Prozesskostenhilfe verweigert. Der Antragsteller hat innerhalb der Beschwerdefrist keine sofortige Beschwerde eingelegt. Damit ist das Prozesskostenhilfverfahren beendet.

Im Juli 2012 hatte eine Privatperson ihren zuvor außergerichtlich sowie durch Mahnbescheid geltend gemachten Anspruch begründet und war damit in das Streitverfahren vor dem Landgericht Stuttgart eingetreten. Der Kläger hatte behauptet, im Oktober 2008 mittels Optionen auf einen fallenden Kurs der Stammaktien der Volkswagen AG spekuliert und aufgrund der Pressemitteilung der Porsche SE vom 26. Oktober 2008 einen Schaden in Höhe von rund 146.000 Euro erlitten zu haben. Nach Klageerwidern durch die Porsche SE nahm der Kläger die Klage zurück. Damit ist das Verfahren beendet.

Eine weitere Privatperson, die zuvor einen Güteantrag gegen die Porsche SE gestellt hatte, hat im August 2012 beim Landgericht Stuttgart Klage in Höhe von rund 1,3 Millionen Euro gegen die Gesell-

schaft erhoben. Der Kläger behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Stammaktien der Volkswagen AG eingegangen und in Folge der Kursentwicklung Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Das Landgericht Stuttgart hat den Rechtsstreit mit Beschluss vom 17. Oktober 2012 an das Landgericht Braunschweig verwiesen. Die Porsche SE hält den Anspruch für unbegründet und ist der Klage mit einer Klageerwidern entgegnetreten. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde auf den 30. Oktober 2013 bestimmt.

Im September 2012 hat eine weitere Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig Klage in Höhe von rund 213 Millionen Euro gegen die Porsche SE erhoben. Die Klage umfasst vermeintliche Ansprüche aus eigenem und abgetretenem Recht. Die Ansprüche waren zuvor außergerichtlich sowie im Wege eines Güteantrags geltend gemacht worden. Die Klägerin behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Stammaktien der Volkswagen AG eingegangen und in Folge der Kursentwicklung Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und wird der Klage mit einer Klageerwidern entgegnetreten. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde auf den 30. Oktober 2013 bestimmt.



Zudem sind der Gesellschaft im Dezember 2011 und Januar 2012 insgesamt vier Mahnbescheide zugestellt worden, mit denen angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblich fehlerhafter oder unterlassener Kapitalmarktinformation in Höhe von insgesamt rund 31 Millionen Euro geltend gemacht werden. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und hat gegen die Mahnbescheide Widerspruch eingelegt. In drei Fällen wurden die Verfahren anschließend an das Landgericht Stuttgart zur streitigen Verhandlung abgegeben. In einem Fall hat der Antragsteller seinen Antrag auf Durchführung des streitigen Verfahrens zurückgenommen. In einem anderen Fall hatte der Kläger seinen geltend gemachten Anspruch, wie oben dargestellt, zwischenzeitlich begründet, die Klage später jedoch zurückgenommen.

Am 28. Februar 2012 hat ein Investmentfonds außergerichtlich angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 195 Millionen US-Dollar geltend gemacht und Klage vor einem englischen Gericht angedroht. In dem Anspruchsschreiben wird behauptet, dass die Porsche SE im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht habe. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und hat am 7. Juni 2012 beim Landgericht Stuttgart Klage auf Feststellung des Nichtbestehens der angeblichen Ansprüche eingereicht. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde noch nicht bestimmt. Am 18. Juni 2012 hat

der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in England eingereicht. Das sogenannte Klageformblatt wurde der Porsche SE am 28. November 2012 übermittelt. Die Porsche SE hat die Aussetzung des Verfahrens beim Commercial Court in England aufgrund der zeitlich früheren Anrufung des Landgerichts Stuttgart beantragt.

Ferner haben drei Marktteilnehmer im Mai und Juni 2012 außergerichtlich Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Gesellschaft im Zusammenhang mit dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 geltend gemacht. Zwei der Anspruchsteller hatten ihre Ansprüche zuvor in den oben genannten Mahnverfahren geltend gemacht. Die von den drei Anspruchstellern außergerichtlich geltend gemachten Schadensersatzansprüche belaufen sich auf insgesamt rund 31 Millionen Euro. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

Aktienrechtliche Streitigkeiten

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Berufungsurteil vom 29. Februar 2012 den Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Januar 2010 über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2008/09 für nichtig erklärt. Das zu Gunsten der Porsche SE ergangene, erstinstanzliche Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 17. Mai 2011 wurde entsprechend abgeändert. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Revision zum



Bundesgerichtshof nicht zugelassen. Die Porsche SE legte daraufhin Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof ein. Nachdem der Bundesgerichtshof diese mit Beschluss vom 6. November 2012 zurückgewiesen hat, ist das Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart rechtskräftig.

Der Bundesgerichtshof hat die Nichtzulassungsbeschwerde zweier Aktionäre gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 17. November 2010 mit Beschluss vom 17. April 2012 zurückgewiesen. In diesem Urteil hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen gegen Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Januar 2009 abgewiesen und das ebenfalls zu Gunsten der Porsche SE ergangene, erstinstanzliche Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 28. Mai 2010 bestätigt. Durch die Zurückweisung der Nichtzulassungsbeschwerde ist klargestellt, dass die angegriffenen Hauptversammlungsbeschlüsse über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat, die Wahl zum Aufsichtsrat und die Vergütung des ersten Aufsichtsrats der Porsche SE wirksam bleiben.

Steuerliche Risiken

Mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind grundsätzlich steuerliche Risiken verbunden. Zur Absicherung der Transaktion aus steuerlicher Sicht und damit zur Vermeidung der Nachversteuerung der in der Vergangenheit vorgenommenen Ausgliederungen wurden verbindliche Auskünfte der zuständigen Finanzbehörden eingeholt.

Die Porsche SE hat die zur Umsetzung des Einbringungsvorgangs erforderlichen Maßnahmen entsprechend der erhaltenen verbindlichen Auskünfte umgesetzt und überwacht deren Einhaltung.

Der Vorstand der Porsche SE schätzt daher die steuerlichen Risiken aus dieser Transaktion als äußerst gering ein.

Chancen und Risiken aus Kooperationsprojekten

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

Nach der Umsetzung des Integrierten Automobilkonzerns wirken sich die Chancen und Risiken aus Kooperationsprojekten nur noch indirekt über die Beteiligung an der Volkswagen AG auf die Porsche SE aus. Im operativen Geschäft werden die Porsche AG und die Volkswagen AG nach der Umsetzung der Transaktion Synergien früher realisieren und einfacher zusammenarbeiten. Davon wird die Porsche SE als größter Aktionär der Volkswagen AG maßgeblich profitieren.

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 Risikomanagementsystem 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 und der externen Berichterstattung minimieren.

Wesentliche Merkmale des integrierten internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr oder sie werden an zentrale Shared-Service-Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und der Volkswagen Konzernbilanzierungsrichtlinie aufgestellten und vom Abschlussprüfer bestätigten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und der Tochtergesellschaften werden 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 anzuwendenden Vorschriften. Zu diesen zählen insbesondere Konkretisierungen der Anwendung von gesetzlichen Vorschriften und branchenspezifischen Sachverhalten. Auch die Bestandteile der Berichts-

pakete, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben zur Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden die vom Abschlussprüfer vorgelegten Berichte und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt; in den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch kritische Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses 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 Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) können im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch zukunftsgerichtete Daten des Controllings konsolidiert und analysiert werden. Es bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der 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 die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

Risikofrüherkennungssystem gemäß KonTraG

Die Risikolage des Unternehmens wird jährlich gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) erfasst, bewertet und dokumentiert. Das Risikomanagement als operativer Bestandteil der Geschäftsprozesse dient dazu, Risiken frühzeitig zu identifizieren, ihr Ausmaß zu beurteilen, notwendige Gegenmaßnahmen zeitnah einzuleiten und entsprechend der internen Regelungen an den Vorstand zu berichten. Der Abschlussprüfer überprüft jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation.

Die seit dem 22. Juli 2008 vollkonsolidierte Marke Scania ist wegen verschiedener Bestimmungen des schwedischen Gesellschaftsrechts derzeit nicht in das Risikomanagementsystem 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 innerhalb der finanziellen Berichterstattung berücksichtigt.

Die im Jahr 2011 vollkonsolidierte Porsche Holding Salzburg wurde im Berichtsjahr vollständig in die bestehenden Systeme des Volkswagen Konzerns integriert. Die MAN SE – ebenfalls im Jahr 2011 vollkonsolidiert – und die im Jahr 2012 vollkonsolidierte Porsche AG haben bereits gewachsene Strukturen für ein Risikofrüherkennungssystem implementiert und sind in die jährliche Berichterstattung eingebunden. Die ebenfalls 2012 vollkonsolidierte Ducati Motor Holding S.p.A. wird ab 2013 schrittweise integriert.

Aktualisierung der Risikodokumentation

Sowohl die Risikobeauftragten der einzelnen Funktionsbereiche als auch die Vorstände und Geschäftsführer der wesentlichen Beteiligungsgesellschaften erhalten jedes Jahr standardisierte Anfragen zur Risikosituation. Anhand ihrer Rückmeldun-

gen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert. Dabei werden jedem identifizierten wesentlichen Risiko die erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit und die erwartete Schadenshöhe zugeordnet sowie die getroffenen Maßnahmen dokumentiert. Die jährliche Aktualisierung der Risikodokumentation koordiniert zentral der Bereich Governance, Risk & Compliance. Die Risikomeldungen werden stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Federführung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer hat die Wirksamkeit des Risikofrüherkennungssystems auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt und ihnen Maßnahmen und Regelungen vollständig und angemessen zugeordnet wurden. Damit entspricht der Volkswagen Konzern den Anforderungen des KonTraG. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus turnusmäßigen Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung sowie nicht turnusmäßigen Prüfungen im Sinne des § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und 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 Konzerns ist darauf ausgerichtet, potenzielle 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 Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, 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 operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender 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 Berichtswegen auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Überschaubare Risiken, die in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen, sind wir bereit einzugehen.

Kontinuierliche Überwachung und Weiterentwicklung

Im Rahmen der kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse wird das interne Kon-

troll- und Risikomanagementsystem des Volkswagen Konzerns ständig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen – zum Beispiel den Vorgaben des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) – gleichermaßen Rechnung getragen. Externe Gutachter begleiten fallweise die kontinuierliche Weiterentwicklung der internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme des Volkswagen Konzerns. Ziel der Überwachung und der Verbesserung ist es, die Wirksamkeit der internen Kontroll- und Risikomanagementsysteme sicherzustellen. Die Ergebnisse münden in einer sowohl zyklische als auch ereignisorientierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

Einzelrisiken des Volkswagen Konzerns

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die größten Risiken für eine fortdauernde Expansion der Weltwirtschaft bestehen aus Sicht des Volkswagen Konzerns insbesondere in den offenen Fragen zur Lösung der europäischen und US-amerikanischen Schuldenkrisen und zur zukünftigen institutionellen Ausrichtung der Eurozone. Darüber hinaus tragen außenwirtschaftliche Ungleichgewichte sowie ein volatiler Finanzmarkt zu einer hohen Unsicherheit bei. Hinzu kommen geopolitische Risiken aufgrund

der angespannten Lage im Nahen Osten und in Nordafrika, die sich negativ auf die Energie- und Rohstoffpreisentwicklung auswirken könnten.

Aufgrund der weiterhin bestehenden strukturellen Herausforderungen in den Industrieländern lässt sich nach wie vor ein Klima der Unsicherheit auf den internationalen Märkten beobachten. Indizien dafür sind ausbleibende Investitionen der Unternehmen und zögerliche Kreditvergaben der Geschäftsbanken. Dies beeinflusst die Risikolage für den Volkswagen Konzern in hohem Maße.

Weitere Risiken erkennt der Volkswagen Konzern in protektionistischen Tendenzen in der Wirtschaftspolitik einiger Staaten, die zur Implementierung von Handelsbeschränkungen führen und so den internationalen Warenaustausch behindern könnten.

Die Gefahr einer erneuten globalen Rezession schätzt Volkswagen als relativ gering ein und hält eine längere Phase unterdurchschnittlichen Wachstums aufgrund der genannten Faktoren für möglich.

Branchenrisiken

Mit Blick auf die weltweite Entwicklung der Pkw-Nachfrage sind die Wachstumsmärkte in Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa von besonderer Bedeutung. Diese Märkte zeigen das größte Potenzial, jedoch erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Absatzzahlen. Beispiele dafür sind hohe Zollbarrieren oder geltende Mindestanforderungen hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung. Nachdem unter anderem für Peking bereits die Zulassungsquote reduziert wurde, könnten künftig auch in weiteren chinesischen Ballungsgebieten Zulassungsbeschränkungen in Kraft treten. Weiterhin könnte die Abkühlung der Weltkonjunktur das Vertrauen der Verbraucher in einigen dieser Länder negativ beeinflussen.

Auch das Risiko, dass Gütertransporte vom Nutzfahrzeug auf andere Verkehrsmittel verlagert

werden und in der Folge die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen des Konzerns sinkt, kann nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Der Preisdruck auf den etablierten Automobilmärkten ist infolge der hohen Marktabdeckung für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen eine besondere Herausforderung. Sollte sich die Lage der Weltwirtschaft verschlechtern, ist mit einem weiter steigenden Wettbewerbsdruck zu rechnen. Hersteller werden mit Preisnachlässen reagieren, um ihre Absatzziele zu erreichen und setzen damit die gesamte Branche, vor allem in Westeuropa, den USA und China, weiter unter Druck.

Für den Volkswagen Konzern ist Westeuropa einer der Hauptabsatzmärkte. Aus diesem Grund würde ein konjunkturbedingter Preisverfall, verbunden mit einem Nachfragerückgang in dieser Region, das Ergebnis des Unternehmens in besonderem Maße belasten. Diesem Risiko tritt Volkswagen mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik entgegen. Außerhalb Westeuropas ist das Auslieferungsvolumen weltweit breit gestreut. Ein steigender Anteil des Volumens entfällt auf den chinesischen Markt. In zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten ist der Volkswagen Konzern zudem bereits Marktführer oder arbeitet zielstrebig darauf hin. Mit Hilfe strategischer Partnerschaften erhöht Volkswagen darüber hinaus seine Präsenz in den jeweiligen Ländern und Regionen und wird den dortigen Anforderungen gerecht.

Das Klima der Weltwirtschaft trübte sich im Berichtsjahr spürbar ein. Für die Handels- und Vertriebsgesellschaften des Volkswagen Konzerns sind die daraus resultierenden Herausforderungen, wie beispielsweise effizientes Lagermanagement und Wirtschaftlichkeit des Händlernetzes, erheblich. Diesen begegnen sie mit entsprechenden Maßnahmen. Die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite ist weiterhin als schwierig einzustufen. Über seine Finanzdienstleistungsgesellschaften bietet der Volkswagen Konzern den Händlern aller-

2

dings attraktive Finanzierungsmöglichkeiten an, um deren Geschäftsmodell zu stärken und das Betriebsrisiko zu reduzieren. Um händlerseitigen Liquiditätsengpässen, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig entgegenzuwirken, wurde ein umfassendes Liquiditätsrisikomanagement aufgebaut und installiert.

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

Volkswagen kann in Anschlussmärkten aus zwei Gründen einem erhöhten Wettbewerb ausgesetzt sein: Erstens aufgrund der Regelungen der neuen Gruppenfreistellungsverordnungen, die für den Bereich After Sales seit Juni 2010 in Kraft sind, und zweitens durch die in der Verordnung (EU) Nr. 566/2011 vom 8. Juni 2011 enthaltenen Erweiterungen bezüglich des Zugangs unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen.

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

Durch umfangreiche Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten stellt der Volkswagen Konzern sicher, dass die Bedürfnisse seiner Kunden bei der Entwicklung ausreichend berücksichtigt werden. Durch diese Maßnahmen wird gewährleistet, dass Trends frühzeitig erkannt und ihre Relevanz für die Kunden rechtzeitig überprüft werden.

Dem Risiko, dass Produkte oder Module nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können, wird begegnet, indem der Fortschritt sämtlicher Projekte fortlaufend und

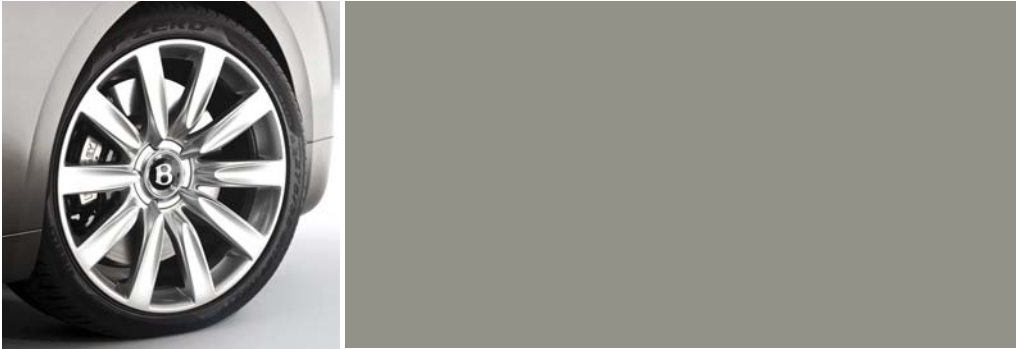
systematisch überprüft wird. Volkswagen gleicht regelmäßig die Ergebnisse mit den Zielvorgaben ab; bei Abweichungen werden rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche; sie stellt sicher, dass spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und ihre Umsetzung rechtzeitig eingeplant wird.

Risiken aus der Beschaffung

Der weltweit gestiegene Absatz in der Automobilindustrie schlägt sich auch auf Zuliefererseite in einem erhöhten Finanzierungsbedarf für Investitionen und Working Capital nieder. Aufgrund der Eurokrise werden die erforderlichen Finanzierungen im Euro-Raum jedoch nur erschwert bereitgestellt. Dies kann zu Rückgängen in einzelnen Marktsegmenten und zu einer Beeinträchtigung der Finanzlage bei Zulieferern führen. In der zweiten Jahreshälfte 2012 kam es durch den Nachfragerückgang in Europa und die schwierige Situation bei Wettbewerbern zu einer stärkeren Zurückhaltung bei Investoren in Bezug auf Investitionen im Zulieferbereich. Das Risikomanagement für die Beschaffung ist auf diese Situation gut vorbereitet: Veränderungen bei Lieferanten werden kontinuierlich beobachtet; bei Fehlentwicklungen greift ein System aus verschiedenen Maßnahmen, mit deren Hilfe die Risiken reduziert und die Versorgung sichergestellt werden soll. Dadurch können zum einen Versorgungsrisiken aufgrund von Lieferantenausfällen im Wesentlichen vermieden, zum anderen die finanziellen Folgen von Krisen bis hin zu Insolvenzen in der Lieferantenkette minimiert werden.

Produktionsrisiken

In der zweiten Hälfte des Berichtsjahres kam es zu einem starken Absatzrückgang auf den meisten europäischen Märkten, der spürbare Auswirkungen auf die gesamte Automobilindustrie in Europa hatte. Bei den größten Wettbewerbern des Volkswagen Konzerns sank durch den verminderten Absatz in den Kernsegmenten die Auslastung von Anlagen



und Belegschaft, was im Extremfall sogar in Werkschließungen mündete. Der Volkswagen Konzern konnte diesem Risiko aus mehreren Gründen erfolgreich begegnen und so die Auslastung an seinen europäischen Standorten weitgehend konstant halten: Zum einen profitiert der Volkswagen Konzern von seiner breiten Angebotspalette, sodass Rückgänge in einzelnen Fahrzeugsegmenten durch andere Segmente kompensiert werden können. Zum anderen trägt auch seine Präsenz auf nahezu allen Märkten der Welt dazu bei, dass Nachfrageschwankungen in einer Region im weltweiten Produktionsverbund abgefangen werden können. Diese beiden Faktoren wirken allerdings erst durch das flexible Produktionsnetzwerk, das beispielsweise mittels Drehscheibenkonzepten ermöglicht, Produktionsvolumina gleichmäßig zu verteilen und so die Auswirkungen für den einzelnen Standort zu minimieren. Dies gilt sowohl für Fahrzeug- als auch für Komponentenfabriken.

Dennoch kann durch Verschiebungen zwischen den Fahrzeugsegmenten – als Folge der Absatzkrise in Europa – beispielsweise das Nachfrageverhältnis zwischen unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen der Fahrzeuge kurzfristig stark von der ursprünglichen Planung abweichen und damit potenziell zu Versorgungsengpässen führen. Der Volkswagen Konzern verfügt über diverse Instrumente, um derartige Bedarfsveränderungen so früh wie möglich zu erkennen, entsprechende Maßnahmen zur Anpassung der Kapazität einzuleiten und damit das Versorgungsrisiko bei Nachfragespitzen einzelner Fahr-

zeugausstattungen zu minimieren. Beispielsweise werden verschiedene Nachfrageszenarien vor dem Hintergrund der verfügbaren Komponenten regelmäßig auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und daraus gegebenenfalls entsprechende Anpassungsmaßnahmen abgeleitet. Darüber hinaus besteht im Bereich der Logistik und innerhalb der bestehenden Arbeitszeitmodelle umfangreiche Flexibilität.

Bei der Abwicklung von Großprojekten können spezielle Risiken auftreten. Diese ergeben sich insbesondere aus Mängeln in der Vertragsgestaltung, Fehlern in der Auftragskalkulation, veränderten wirtschaftlichen und technischen Bedingungen nach Vertragsabschluss sowie unzureichenden Leistungen der Sublieferanten. Mit Hilfe eines geeigneten Projektcontrollings über sämtliche Projektphasen wird diesen Risiken begegnet.

Risiken aus Nachfrageveränderungen

Das Nachfrageverhalten der Konsumenten hängt nicht nur von realen Einflussgrößen wie dem verfügbaren Einkommen ab, sondern wird auch durch nicht planbare, psychologische Faktoren bestimmt.

Gestiegene Kraftstoff- und Energiepreise können zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, möglicherweise verstärkt durch Medienberichte. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Haltedauer zurückgehen.



Die Eurokrise und ihre Folgen für die weltweite wirtschaftliche Entwicklung und für die gesamte Automobilindustrie haben 2012 die Wirkung der nicht planbaren, psychologischen Nachfragefaktoren zusätzlich verstärkt. Einige Automobilmärkte, insbesondere in Südeuropa, befanden sich in zum Teil dramatischen Abwärtsspiralen. Dieser Kaufzurückhaltung begegnet der Volkswagen Konzern mit seiner attraktiven Modellpalette und einer intensiven Kundenorientierung.

Neben der krisenbedingten Kaufzurückhaltung sorgen Kraftfahrzeugsteuern, die auf dem CO₂-Ausstoß basieren – wie in einigen europäischen Ländern bereits ausgestaltet – sowie hohe Öl- und Energiepreise für eine Verschiebung der Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren in einzelnen Märkten. Um dem Risiko, dass eine solche Verschiebung das finanzielle Ergebnis des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt, zu begegnen, werden stetig neue verbrauchsgünstige Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickelt. Die Grundlage dafür ist die Antriebs- und Kraftstoffstrategie des Volkswagen Konzerns. In den stark wachsenden Märkten in Asien und Osteuropa ergeben sich Risiken durch staatliche Eingriffe wie Steuererhöhungen, die den privaten Konsum einschränken.

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Der Anteil der gewerblichen Großkunden an den Gesamtzulassungen in Deutschland hat sich im Geschäftsjahr 2012 auf 12,7 (12,4) Prozent erhöht.

Der Anteil des Volkswagen Konzerns stieg in diesem Segment auf 47,7 (46,8) Prozent. In Europa konnte Volkswagen dank seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung seine erfolgreiche Stellung in diesem Segment weiter ausbauen: Obwohl die Zulassungen bei gewerblichen Großkunden in einem rückläufigen Markt um 4,3 Prozent zurückgingen, erhöhte sich der Anteil des Konzerns auf 29,3 (28,7) Prozent. Eine zunehmende Konzentration und Internationalisierung prägen weiterhin das Großkundengeschäft. Aufgrund seines breiten Produktangebots ist der Volkswagen Konzern angesichts der wachsenden Bedeutung der CO₂-Thematik und des Trends zum Downsizing jedoch gut aufgestellt. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Qualitätsrisiken

Die anhaltend hohe Nachfrage auf den wichtigen Märkten des Volkswagen Konzerns stellt die Qualitätssicherung vor besondere Herausforderungen. Insbesondere in den automobilen Wachstumsregionen Brasilien, Russland, Indien und China, für die eigene Fahrzeuge entwickelt werden und in denen sich lokale Fertigungen und Zulieferer etabliert haben, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung. Der Volkswagen Konzern analysiert die spezifischen Gegebenheiten jedes Marktes und sichert damit das Wachstum in diesen Regionen. Um den identifizierten lokalen Risiken entgegenzuwirken, entwickelt Volkswagen



in Zusammenarbeit mit der zentralen Qualitätssicherung kontinuierlich wirksame Maßnahmen und setzt sie vor Ort um; damit werden Qualitätsmängel von Beginn an minimiert.

Mit wachsenden Produktionsstückzahlen, der zunehmenden Komplexität und dem Einsatz des Baukastensystems im Konzern steigt der Bedarf an hochwertigen und qualitativ einwandfreien Zulieferteilen. Die termingerechte Versorgung durch eigene Werke und durch seine Lieferanten ist für eine gesicherte Produktion und somit für die Erfüllung der Kundenerwartungen von großer Bedeutung für den Volkswagen Konzern. Die Einführung eines intern erprobten Risikomanagementsystems bei Lieferanten ist ein wichtiger Schritt, um schon früh in der Lieferkette dafür zu sorgen, dass Qualität und Lieferbereitschaft auf Dauer gewährleistet sind. Damit trägt die Qualitätssicherung dazu bei, dass Kundenerwartungen erfüllt werden und folglich die Reputation, die Verkaufszahlen und das Ergebnis des Unternehmens steigen.

Personalrisiken

Die individuellen Fähigkeiten und die fachliche Kompetenz der Belegschaft tragen wesentlich zum Erfolg des Volkswagen Konzerns bei. Mit seinem Ziel, Top-Arbeitgeber der Automobilindustrie zu werden, verbessert sich für Volkswagen die Perspektive, die besten Talente ins Unternehmen zu holen und dort dauerhaft zu halten.

Die strategisch ausgerichtete und ganzheitlich angelegte Personalentwicklung eröffnet allen Mitarbeitern attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen. Dabei spielt die Stärkung der Fachkompetenz in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens eine besondere Rolle. Durch den kontinuierlichen Ausbau seiner Rekrutierungsinstrumente und die Intensivierung von Qualifizierungsprogrammen, vor allem an den internationalen Standorten, ist der Volkswagen Konzern in der Lage, den Herausforderungen des Wachstums personalseitig angemessen zu begegnen.

Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgt Volkswagen mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund dafür, dass hochqualifizierte und motivierte Mitarbeiter nachrücken. Fachbereichsübergreifend gewährleistet das Top-100-Programm die nachhaltige Sicherung und Vervielfältigung von Schlüsselkompetenzen im Volkswagen Konzern. Dem Programm liegt das Tandem-Prinzip zugrunde, also ein Wissens- und Kompetenztransfer von Person zu Person. Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnet Volkswagen durch intensive und fachbereichsspezifische Qualifizierung. Darüber hinaus hat Volkswagen den konzerninternen Senior-Experten-Einsatz aufgebaut und stellt damit den Transfer des wertvollen Erfahrungswissens altersbedingt ausscheidender Mitarbeiter sicher.

Mitwirkung und Mitbestimmung sind Erfolgsfaktoren des Volkswagen Konzerns. Partizipation und Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter sind zwei Seiten derselben Medaille. Auch international will der Volkswagen Konzern eine Kultur der Partizipation leben. Die Herausforderung liegt darin, weltweit mit der Vielzahl der Gewerkschaften und Interessenvertretungen die Arbeitsbeziehungen zu gestalten. Mit der Charta der Arbeitsbeziehungen hat Volkswagen einen Rahmen geschaffen und sich dazu verpflichtet.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem und auf Wachstum ausgerichteten Unternehmen kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnologie (IT) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen im Hinblick auf den unbefugten Zugriff auf sensible elektronische Unternehmensdaten sowie auf die mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen. Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs auf Unternehmensdaten begegnet der Volkswagen Konzern mit dem Einsatz von Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen sowie der doppelten Absicherung der Zugriffe. Zusätzlich wird die Sicherheit durch die restriktive

Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Informationen sowie durch das Vorhalten von Backup-Versionen der kritischen Datenbestände erhöht. Dazu setzt Volkswagen im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards die am Markt bewährten technischen Mittel ein. Mit einer redundanten Auslegung seiner IT-Infrastrukturen sichert sich der Volkswagen Konzern gegen Risiken ab, die im Störungs- oder Katastrophenfall entstehen.

Bereits 2011 wurde ein neues Konzern-Rechenzentrum am Standort Wolfsburg in Betrieb genommen, das in puncto Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Energieeffizienz hohe Maßstäbe in der gesamten Automobilbranche setzt. Dieser Weg wurde 2012 mit der Inbetriebnahme von weiteren neuen Rechenzentren an den Standorten Mladá Boleslav und Ingolstadt konsequent weiter beschritten.

Darüber hinaus 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. Dies geschieht vorbeugend, um einer wachsenden Intensität und Qualität von Angriffen auf die IT-Systeme und Datenbestände frühzeitig entgegenzuwirken.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die seit April 2009 geltenden EU-Verordnungen zu CO₂-Emissionen von Pkw (443/2009/EC) und seit Juni 2011 für leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t (510/2011/EU) legen die spezifischen Emissionsgrenzen aller neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeug-Modelle und die aus den Einzelfahrzeugwerten ermittelten Flottenzielwerte von Marken und Konzernen in den 27 EU-Mitgliedstaaten bis 2019 fest. Sie sind wesentlicher Bestandteil der Europäischen Klimaschutzregulierung und bilden damit den entscheidenden ordnungspolitischen Rahmen für die Gestaltung und Vermarktung von Produkten aller auf den europäischen Märkten tätigen Fahrzeughersteller.

Seit 2012 dürfen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der europäischen Pkw-Neuwagenflotte eines Herstellers 130 g CO₂/km nicht überschreiten. Diese Bedingung ist schrittweise zu erfüllen, und zwar in vier Stufen: Ab 2012 müssen 65 Prozent der Flotte diese Bedingung erfüllen, bis zum Jahr 2015 die gesamte Flotte. Eine weitere erhebliche Reduktion der europäischen Pkw-Flottenemissionen ab 2020 auf 95 g CO₂/km ist bereits festgelegt, jedoch nicht die Modalitäten. Diese sollen im laufenden Revisionsverfahren der EU-Kommission voraussichtlich bis Mitte 2013 vereinbart werden.

Die EU-CO₂-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge schreibt die Einhaltung von Grenzwerten ab 2014 vor, mit einer schrittweisen Umsetzung bis 2017: Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuzulassungen in Europa dürfen 175 g CO₂/km nicht überschreiten. Das Langfristziel ab 2020 wurde mit 147 g CO₂/km ebenfalls festgelegt, vorbehaltlich der laufenden Revision durch die EU-Kommission. Die Regulierung sieht – ähnlich wie die CO₂-Regulierung für Pkw – Ausnahmen vor, beispielsweise Entlastungsmöglichkeiten durch ökologische Innovationen.

Die EU-Kommission hat die Absicht, bis Ende 2014 das CO₂-Regime für die Zeit nach 2020 festzulegen. Politisch diskutiert werden bereits Reduktionsziele für den Verkehrssektor bis 2050, etwa die im EU-Weißbuch für Verkehr vom März 2011 genannte Absenkung der Klimagase um 60 Prozent gegenüber 1990. Diese langfristigen Ziele können nur durch den zusätzlichen umfangreichen Einsatz nichtfossiler Energieträger erreicht werden – vor allem in Form regenerativer elektrischer Energie.

Gleichzeitig werden CO₂- oder Kraftstoffverbrauchsregulierungen auch außerhalb von Europa weiterentwickelt oder neu eingeführt, beispielsweise in Japan, China, Indien, Brasilien, Australien und Mexiko. In den USA werden einheitliche Kraftstoffverbrauchs- und Klimagasvorgaben in allen Bundesstaaten durch eine neue Verbrauchsregulierung auch in der Phase von 2017 bis 2025 fortgeführt.

Das Gesetz wurde am 28. August 2012 vom US-Präsidenten unterzeichnet.

Infolge der zunehmenden CO₂- bzw. Verbrauchsregulierungen werden auf allen wichtigen Märkten weltweit die neuesten Mobilitätstechnologien verlangt.

Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen die mit erheblichen Sanktionen verbunden wären, zu vermeiden. Die EU-Gesetzgebung lässt prinzipiell Flexibilität zu, zum Beispiel:

- Verrechnung von Emissionsüberschreitungen und -unterschreitungen zwischen den Fahrzeugmodellen
- Bildung von Emissionsgemeinschaften
- Entlastungsmöglichkeiten durch Credits, die für zusätzliche ökologische Innovationen am Fahrzeug gewährt werden und außerhalb des Testzyklus wirken
- Sonderregelungen für Kleinserien- und Nischenhersteller

Entscheidend für die Zielerreichung ist jedoch die technologische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns, die sich unter anderem in seiner Antriebs- und Kraftstoffstrategie widerspiegelt.

Zu den wesentlichen weiteren Regulierungen der EU, von denen die Automobilindustrie betroffen ist, zählen beispielsweise die

- EU-Richtlinie 2009/33/EC: Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („Green Procurement“-Direktive),
- Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie 1999/94/EC (Labeling),
- Kraftstoffqualitätsrichtlinie 2009/30/EC: Aktualisierung der Kraftstoffqualitätsvorschriften und Einführung von Energieeffizienzvorgaben für die Kraftstoffherstellung,
- Erneuerbare-Energien-Richtlinie 2009/28/EC: Einführung von Nachhaltigkeitskriterien,

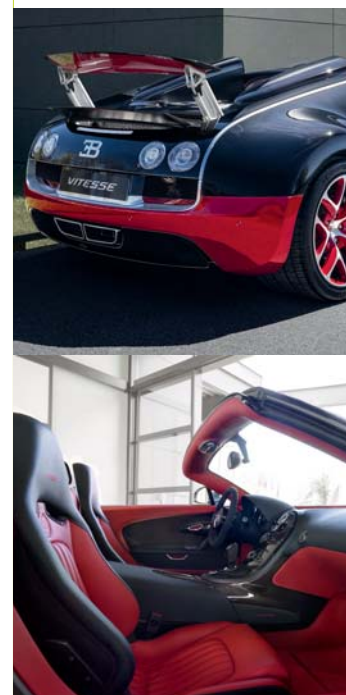
- Revision der Energiebesteuerungsrichtlinie 2003/96/EC: Aktualisierung der Mindestbesteuerungssätze für alle Energieprodukte und Strom.

Die Umsetzung der vorgenannten Richtlinien durch die EU-Mitgliedstaaten flankiert die CO₂-Regulierungen in Europa. Adressaten sind neben den Fahrzeugherstellern weitere Stakeholder wie die Mineralölindustrie. Eine ähnliche Wirkung hat die geplante Kfz-Besteuerung auf Basis des CO₂-Ausstoßes; viele EU-Mitgliedstaaten haben bereits CO₂-Elemente in ihre Regelwerke zur Kfz-Besteuerung aufgenommen.

Parallel zur CO₂-Gesetzgebung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bereitet die EU eine CO₂-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge vor, wobei eine reine Grenzwertsetzung wie bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bei diesen Fahrzeugen durch die Variantenvielfalt (Zugfahrzeug mit diversen Anhängern oder Aufbauten) äußerst komplex ist. Aktuell wird daher an einem CO₂-Erfassungs- und Zertifizierungssystem für schwere Nutzfahrzeuge (Gesamtzugbetrachtung) gearbeitet, welches die Basis für konkrete Regulierungsvorschläge der EU sein soll, die 2014 erwartet werden und 2017/2018 in Kraft treten dürften.

Die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge setzen sich für eine allen zugängliche Quantifizierung der CO₂-Werte ein, die das Gesamtfahrzeug und nicht nur den Motor oder das Zugfahrzeug betrachtet, um die Transparenz und damit den Wettbewerb im Markt zu erhöhen.

Im Rahmen der Bemühungen um die Reduktion des CO₂-Ausstoßes schwerer Nutzfahrzeuge plant die EU-Kommission auch, die Vorschriften über die höchstzulässigen Abmessungen von Lkw (Richtlinie 96/53/EG „Maße und Gewichte“) zu überarbeiten. Durch die Lockerung der gesetzlichen Längenbeschränkungen könnte eine aerodynamische Bauweise der Fahrzeuge, ohne Verlust von Laderaum, möglich werden. Eine abgerundete und stromlinienförmige Geometrie führt zu einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch, da der Luftwiderstand geringer ist. Bei einer Gesamtzugbetrachtung können durch



aerodynamische Bauweise von Fahrerhaus und Trailer sowie weiteren technischen Innovationen bis zu 25 Prozent Kraftstoff eingespart werden.

Im Segment Power Engineering wurde im Rahmen des internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung die Umweltschutzregelung „MARPOL“ (MARine POLLution) durch die IMO (International Maritime Organisation) für Schiffsmotoren festgelegt, die stufenweise die zulässigen Emissionen im Abgas reguliert. Darüber hinaus gelten zum Beispiel Emissionsgrenzwerte nach EU-Richtlinie 97/68/EC sowie US-EPA (Environmental Protection Agency)-Schiffsvorschrift. Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit nationale Regelwerke, die lokal anzuwenden sind. Die Weltbankgruppe hat am 18. Dezember 2008 in den „Environmental, Health, and Safety Guidelines for Thermal Power Plants“ Höchstgrenzwerte für Gas- und Dieselmotoren festgelegt, die dann verbindlich sind, wenn einzelne Staaten keine oder weniger strenge nationale Vorschriften erlassen haben. Zudem haben die Vereinten Nationen bereits 1979 die „Convention on Long-range Transboundary Air Pollution“ verabschiedet und



Obergrenzen für die Gesamtemission sowie Stickoxid-Grenzwerte für die Vertragsstaaten (unter anderem alle EU-Staaten, weitere Länder Osteuropas, sowie die USA und Kanada) festgelegt. Bei der Fortentwicklung des Produktprogramms im Segment Power Engineering liegt ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Effizienz von Anlagen und Systemen.

Um für die dritte Handelsperiode des Emissionshandels ab 2013 optimal vorbereitet zu sein, hat der Volkswagen Konzern entsprechend der Datenerhebungsverordnung (DEV 2020) den zu meldenden Bedarf an CO₂-Emissionen in seinen deutschen Werken ermittelt und gemeldet. Für alle Werke wurden die entsprechenden Anträge auf Zertifikatzuteilung bei der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) eingereicht. Auch die übrigen Werke in der Europäischen Union wurden nach den Vorgaben der dort geltenden nationalen Gesetze überprüft und eine fristgerechte Antragstellung bei den jeweiligen nationalen Behörden sichergestellt.

Die Änderungen der Emissionshandelsrichtlinie und die Umsetzung in deutsches Recht sind abgeschlossen. Nach heutigem Stand erhöhen sich die Anzahl der Anlagen und die damit verbundene Menge handelspflichtiger CO₂-Emissionen, die ab 2013 in das Europäische Emissionshandelssystem einbezogen werden, nicht signifikant.

Die Zuteilung der benötigten Emissionszertifikate wird sich ab 2013 grundsätzlich ändern. Sie

werden nicht mehr größtenteils kostenlos über nationale Verteilungspläne vergeben; stattdessen wird eine stetig sinkende Menge an Zertifikaten, zum Beispiel für das Erzeugen von Wärme mit Erdgas, unentgeltlich zugeteilt. Darüber hinaus benötigte Zertifikate müssen die Unternehmen im Rahmen einer Auktion erwerben. Die CO₂-Emissionszertifikate für die Stromerzeugung müssen – anders als bisher – in vollem Umfang gekauft werden. Die Energiekosten für die europäischen Standorte des Volkswagen Konzerns werden nach bisherigen Schätzungen durch den Zukauf der benötigten Emissionsberechtigungen für den Betrieb eigener Kraftwerke und Heizhäuser steigen. Die Höhe der zusätzlichen Kosten hängt hierbei entscheidend vom Handelspreis der Zertifikate ab.

Die Europäische Kommission denkt derzeit intensiv darüber nach, in den EU-Emissionshandel einzugreifen, um ihn zu stärken. Derzeit favorisiert die Kommission den Ansatz, eine definierte Anzahl kostenfrei zugeteilter Zertifikate am Anfang der dritten Handelsperiode herauszunehmen und diese erst zum Ende der Handelsperiode zuzuteilen. Diese künstliche Verknappung von Zertifikaten zu Beginn der Handelsperiode kann eine Steigerung der Zertifikatpreise nach sich ziehen.

Die weitere politische Entwicklung der globalen Klimaschutzvereinbarungen ist nach wie vor offen. Für konkrete Minderungsziele, Verantwortlichkeiten und Finanzen sowie daraus abgeleitet stringenterer Klimaschutzanforderungen gibt es derzeit keine

belastbare, langfristige Perspektive. Im Rahmen der UN soll bis spätestens 2015 ein neues Klimaschutzabkommen für die Zeit ab 2020 ausgehandelt werden.

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, Arbeitnehmern oder Investoren auftreten. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich daraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Insbesondere in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden und 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 bzw. 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 Volkswagen Konzerns haben. Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten bzw. zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Nachdem die beiden Klagen der Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V. bezüglich der Hauptversammlungen am 23. April 2009 (Anfechtungsklage) und am 22. April 2010 (Anfechtungs- und Auskunftsklage) jeweils in erster und zweiter Instanz abgewiesen worden waren, legte die Klägerin in beiden Fällen Nichtzulassungsbeschwerde beim

Bundesgerichtshof ein. Beide Rechtsmittel wurden im Jahr 2012 abgewiesen.

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, erhob Klage aus an sie vermeintlich abgetretenen Ansprüchen auf Schadensersatz in Höhe von circa 1,8 Milliarden Euro gegenüber der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und der Volkswagen AG. Die Klägerin behauptet, dass diese Ansprüche auf vermeintlichen Verstößen der Beklagten gegen Vorschriften zum Schutz des Kapitalmarktes beim Erwerb von Volkswagen Aktien durch Porsche im Jahr 2008 beruhen. Wegen anderer vermeintlicher Ansprüche, unter anderem gegen die Volkswagen AG, in Höhe von insgesamt circa 2,6 Milliarden Euro, die ebenfalls die damaligen Vorgänge betreffen, beantragten Investoren im Jahr 2011 die Einleitung von Güteverfahren. Volkswagen hat alle Ansprüche bereits damals zurückgewiesen und den Beitritt zu den Güteverfahren abgelehnt.

In den Geschäftsjahren 2010/2011 wurden Ermittlungsverfahren von Kartellbehörden eingeleitet, die neben anderen Lkw-Herstellern auch MAN und Scania betreffen. Solche Ermittlungsverfahren können im Regelfall mehrere Jahre andauern. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht beurteilt werden, inwiefern aus diesen Untersuchungen Risiken für MAN bzw. Scania entstehen.

MAN hat darüber hinaus untersucht, inwiefern Unregelmäßigkeiten bei der Übergabe von Viertakt-Schiffsdieselmotoren vorgekommen sind, insbesondere ob technisch ermittelte Kraftstoffverbrauchs- werte von außen beeinflusst wurden. MAN hat die Staatsanwaltschaft München I über die laufende Untersuchung informiert und das Verfahren an die Staatsanwaltschaft Augsburg übergeben. Auch der Ausgang dieses Verfahrens kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

Die Suzuki Motor Corporation hat die Volkswagen AG vor einem Schiedsgericht in London auf Rückübertragung der an Suzuki gehaltenen 19,9 Prozent der Anteile sowie auf Schadensersatz verklagt. Volkswagen hält die Ansprüche für unbe-

gründet und macht seinerseits Gegenansprüche geltend. Mit einer Entscheidung des Schiedsgerichts wird frühestens Mitte 2013 gerechnet.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

Im Rahmen der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns können Finanzrisiken entstehen – durch Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondspreisen. Das Management von Finanz- und Liquiditätsrisiken liegt in der zentralen Verantwortung des Bereichs Konzern-Treasury, der diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente minimiert. In regelmäßigen Abständen wird der Vorstand über die aktuelle Risikosituation informiert.

Zinsrisiken – gegebenenfalls in Verbindung mit Währungsrisiken – und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten sichert Volkswagen durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten betrag- und fristenkongruent ab. Das gilt auch für Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Währungsrisiken reduziert der Volkswagen Konzern insbesondere durch das „Natural Hedging“, das heißt, indem die Belegung der Produktionskapazitäten an seinen weltweiten Standorten flexibel angepasst, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufgebaut und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschafft wird – aktuell zum Beispiel in Indien, Russland, den USA, China und Mexiko. Das verbleibende Währungsrisiko sichert Volkswagen durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen und kombinierte Zins-Währungs-Swaps. Mit diesen Geschäften begrenzt der Volkswagen Konzern das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und aus konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen. Die Devisentermingeschäfte und Devisenopti-

onen können eine Laufzeit von bis zu sechs Jahren haben. Der Volkswagen Konzern sichert damit seine wesentlichen Fremdwährungsrisiken aus erwarteten Zahlungsströmen ab, hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den Währungen US-Dollar, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, russischer Rubel, schwedische Krone, mexikanischer Peso, australischer Dollar und koreanischer Won.

Beim Rohstoffeinkauf gibt es Risiken hinsichtlich der Rohstoffverfügbarkeit und der Preisentwicklung. Diese Risiken werden insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften und Swaps begrenzt. Einen Teil des Bedarfs an Rohstoffen, wie Aluminium, Kupfer, Blei, Platin, Rhodium, Palladium und auch Kohle, hat der Volkswagen Konzern durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu sieben Jahren abgesichert. Ähnliche Geschäfte wurden zur Ergänzung und Optimierung der Zuteilungen von CO₂-Emissionszertifikaten abgeschlossen.

Die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens zu jeder Zeit gewährleistet der Volkswagen Konzern durch ausreichende Vorhalteliquidität, bestätigte Kreditlinien sowie durch seine bewährten Geld- und Kapitalmarktprogramme. Den Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft deckt Volkswagen überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten sowie durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft. Im Berichtsjahr herrschten gegenüber 2011 nahezu unveränderte Finanzierungsbedingungen vor. Insofern und dank der breit diversifizierten Refinanzierungsstruktur war der Volkswagen Konzern jederzeit in der Lage, sich in den verschiedenen Märkten ausreichend Liquidität zu beschaffen.

Kreditlinien von Banken werden im Volkswagen Konzern grundsätzlich nur für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital in Anspruch genommen. Für Projektfinanzierungen werden unter anderem zinsgünstige Darlehen genutzt, die Volkswagen von Förderbanken wie der Europäischen Investitionsbank (EIB), der International Finance Corporation (IFC)



und der European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) oder von nationalen Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (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 des Volkswagen Konzerns. Diesem Risiko begegnet Volkswagen durch sein Kontrahentenrisikomanagement. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten kommen zu den Kontrahentenrisiken noch bilanzielle Risiken hinzu, die durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzt werden.

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.

Liquiditätsrisiken

Die Konditionen der Außenfinanzierung des Volkswagen Konzerns könnten durch eine Herabstufung des Unternehmensratings beeinträchtigt werden. Durch die vollständige Einbringung der Porsche AG in den Volkswagen Konzern zum 1. August 2012, die Aufstockung der Beteiligung an der MAN SE und den Erwerb des Sportmotorradherstellers Ducati Motor Holding S.p.A. resultierte im Berichtsjahr ein hoher Abfluss an Liquidität. Die gute Entwicklung des operativen Geschäfts hat den Einfluss dieser Transaktionen auf die Liquiditätslage allerdings minimiert, sodass die finanzielle Stabilität und Flexibilität von Volkswagen insgesamt erhalten blieb: Das bestehende Rating des Konzerns wurde bestätigt und der Ausblick von Standard & Poor's (S&P) auf „positiv“ angehoben. Moody's Investor Service hatte bereits im letzten Jahr das Rating mit einem positiven Ausblick versehen.

Zur weiteren Stärkung der Liquiditäts- und Kapitalbasis im Hinblick auf das künftige globale Wachstum und die konsequente Umsetzung der „Strategie 2018“ wurde im Berichtsjahr eine Pflichtwandelanleihe mit einem Emissionsvolumen in Höhe von 2,5 Milliarden Euro begeben. Diese Transaktion erhöhte nicht nur die Netto-Liquidität, sondern auch das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns.

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 Volkswagen 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.

Mit Hilfe von Restwertprognosen überprüft der Volkswagen Konzern im Rahmen der Risikosteuerung 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.

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 Risikomanagement-System des Volkswagen Konzerns gewährleistet die Beherrschung dieser Risiken. Darüber hinaus 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 Beteiligung an 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

Am 27. Dezember 2012 hob die Berufungskammer des New York State Supreme Court die Entscheidung des Eingangsgerichts auf und wies die vor diesem Gericht erhobenen Schadensersatzklagen ab. Die insgesamt 26 Kläger stellten daraufhin am 10. Januar 2013 einen Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung. Am 31. Januar 2013 haben die Parteien eine Vereinbarung geschlossen, in der sich die Porsche SE bereit erklärt hat, auf Einreden der Verjährung zu verzichten, sofern die Kläger ihre Ansprüche innerhalb von 90 Tagen vor einem deutschen Gericht erheben und soweit diese Ansprüche nicht schon verjährt gewesen waren als die Kläger erstmals Klage in den USA erhoben hatten. Unabhängig davon hält die Porsche SE die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet. Im Rahmen der Vereinbarung haben die Kläger ihren Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung zurückgenommen. Die Parteien haben dem Erlass eines endgültigen Urteils zugestimmt, das die Ansprüche der Kläger gegen die Porsche SE in dem Verfahren vor dem Gericht des US-Bundesstaats New York vollumfänglich abweist.

Im Februar 2013 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen sämtliche Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE aus dem Jahr 2008 und einen ehemaligen Mitarbeiter ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der gemein-

schaftlichen Beihilfe durch Unterlassen zur Marktmanipulation eingeleitet hat.

Anfang März 2013 haben 12 der insgesamt zuletzt 32 Kläger im Berufungsverfahren vor dem U.S. Court of Appeals for the Second Circuit ihre Berufung mit Zustimmung der Porsche SE zurückgenommen. Die Berufungsrücknahme bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Annahme durch das Gericht. Das Berufungsverfahren in Bezug auf die verbleibenden 20 Kläger bleibt von der Berufungsrücknahme unberührt. Die Porsche SE hält die Klagen weiterhin für unzulässig und unbegründet. Die ursprünglich insgesamt 46 Kläger hatten Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE und zum Teil auch gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE erhoben und einen Schaden von insgesamt mehr als 2,5 Milliarden US-Dollar geltend gemacht. Die Klagen waren im Dezember 2010 in erster Instanz abgewiesen worden. Hiergegen hatten 32 Kläger Berufung eingelegt. Für die 12 Kläger, die ihre Berufung nunmehr zurückgenommen haben, ist beim Landgericht Braunschweig seit Ende 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE anhängig, die von der Berufungsrücknahme unberührt bleibt. Mit dieser Klage wurde zuletzt ein Gesamtschaden von ca. 1,8 Milliarden Euro geltend gemacht, wobei offen geblieben ist, in welchem Umfang damit auch ein Schaden geltend gemacht wird, der bereits vor dem U.S. Court verfolgt wurde. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.



Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2012 ist die Weltwirtschaft weniger stark gewachsen als im Jahr 2011. Für das laufende Jahr geht der Internationale Währungsfonds (IWF) trotz der bestehenden Unsicherheiten von einem graduellen globalen Wachstum aus. Den Euro-Raum sieht der IWF als großes Abwärtsrisiko für die Weltwirtschaft. Für die USA erwarten die Ökonomen moderate Steigerungsraten des Wirtschaftswachstums. Die wichtigsten Impulse zur weltwirtschaftlichen Entwicklung werden voraussichtlich von den Schwellenländern in Asien und Südamerika ausgehen. Hauptwachstumstreiber wird hierbei wieder China sein. Für Deutschland prognostiziert der IWF ein Wirtschaftswachstum von 0,6 Prozent für das Jahr 2013.

Wechselkursentwicklung

Die weltweiten konjunkturellen Unsicherheiten im Jahr 2012 beeinflussten die Erwartungen der Marktteilnehmer und hatten stark schwankende Wechselkurse zur Folge. Im Jahresverlauf gewann der Euro in den ersten zwei Monaten gegenüber dem US-Dollar an Wert. Bis zur Jahresmitte schwächte sich der Wert des Euro erneut ab, um sich im weiteren Jahresverlauf wieder zu erholen. Trotz der weiterhin hohen Kursschwankungen an den Finanzmärkten geht die Porsche SE für die Jahre 2013 und 2014 von einem stabilen Euro, im Verhältnis zum US-Dollar, dem britischen Pfund, dem

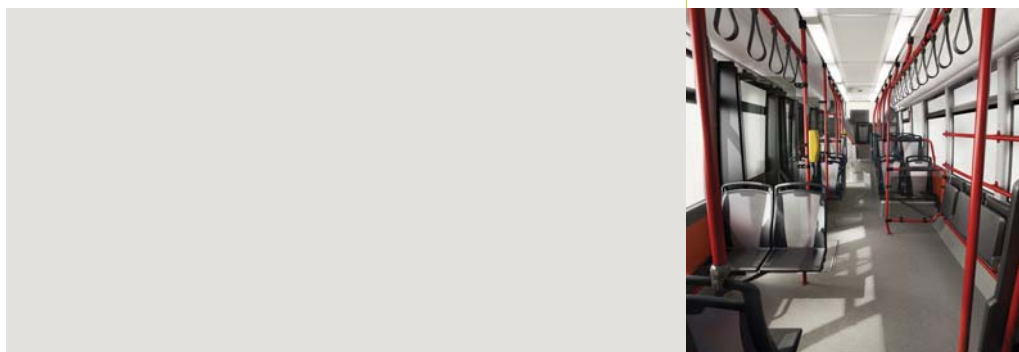
Chinesischen Renminbi und weiteren wesentlichen Währungen aus. Das Risiko aus nicht vorhersehbaren Marktentwicklungen ist jedoch gestiegen.

Zinsentwicklung

Das sehr niedrige Zinsniveau als Folge der expansiven Geldpolitik blieb auch im Jahr 2012 bestehen. Für das Jahr 2013 hält die Porsche SE eine Abkehr von dieser Politik für unwahrscheinlich, so dass die Gesellschaft für Europa und die USA Zinserhöhungen als wenig wahrscheinlich ansieht. Nur für den Fall steigender Inflationsraten rechnet die Porsche SE mit der Erhöhung der Zinsen im Jahr 2014.

Entwicklung der Rohstoffpreise

Im vergangenen Jahr waren die Rohstoffpreise durch hohe Volatilitäten auf hohem Niveau gekennzeichnet. Zu Beginn des Jahres 2012 stiegen die Rohstoffpreise an, entwickelten sich jedoch, aufgrund von geringeren Wachstumsprognosen, bereits innerhalb des ersten Quartals wieder nach unten. Nach einem abermaligen Anstieg der Preise zum 3. Quartal gingen diese zum Ende des Jahres wieder zurück. Die Porsche SE geht davon aus, dass sich die Preise für börsennotierte Rohstoffe bei bestehenden Annahmen zum weltweiten Wirtschaftswachstum in den nächsten zwei Jahren weiterhin auf hohem Niveau befinden werden.



Entwicklung der Automobilmärkte

Der Automobilmarkt wird sich nach unserer Ansicht weltweit weiterhin positiv entwickeln, wobei in Europa und Deutschland eher mit stagnierenden bzw. sinkenden Zuwachsraten zu rechnen ist. Die Porsche SE sieht Asien und hier insbesondere China als starken Wachstumstreiber in allen Fahrzeugsegmenten. In Nordamerika ist weiterhin mit Wachstum zu rechnen.

Voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns

Zukünftige rechtliche Unternehmensstruktur des Volkswagen Konzerns

Mit der Erhöhung des Stimmrechtsanteils an der MAN SE auf 75,03 Prozent hat der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr die Allianz aus MAN, Scania und Volkswagen Nutzfahrzeuge gestärkt. Volkswagen strebt eine intensivere Zusammenarbeit der Konzernunternehmen im Bereich Nutzfahrzeuge an und hält sich für die Zukunft alle Optionen für die weitere Gestaltung des Nutzfahrzeuggeschäfts offen. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen am 9. Januar 2013 bekanntgegeben, den Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der MAN SE anzustreben. Damit soll eine verstärkte und vereinfachte Zusammenarbeit zwischen Volkswagen und MAN ermöglicht und die Wettbewerbsfähigkeit beider Unternehmen erhöht werden. Die Geschäftstätigkeit

von MAN wird unter Beibehaltung der markenspezifischen Eigenschaften und Geschäftsfelder im Volkswagen Konzern auch mit einem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag fortgeführt.

Voraussichtliche Entwicklung in den Jahren 2013 und 2014

Das einzigartige Markenportfolio, die von Motorrädern über Kleinwagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen nahezu alle Segmente bedienende Modellpalette, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt und das vielfältige Finanzdienstleistungsangebot verschaffen dem Volkswagen Konzern entscheidende Vorteile gegenüber dem Wettbewerb. Der Volkswagen Konzern verfügt über ein in der Branche einmaliges umfangreiches Angebot an umweltfreundlichen, technologisch führenden und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen für jeden Markt und jede Kundengruppe. Aus diesem Grund erwartet Volkswagen, dass seine Auslieferungen in den Jahren 2013 und 2014 über dem jeweiligen Vorjahreswert liegen werden. Einen wesentlichen Beitrag dazu werden die chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften und die neuen Produktionsstandorte in China, Russland, den USA und Indien leisten.

Herausforderungen ergeben sich aus dem schwierigen Marktumfeld und der steigenden Wettbewerbsintensität sowie aus volatilen Zins- und Wechselkursverläufen und stark schwankenden Rohstoffpreisen.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile und im Konzernbereich Finanzdienstleistungen in den Jahren 2013 und 2014 über dem Wert des Jahres 2012 liegen werden. Für das operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns besteht das Ziel, das Niveau des Jahres 2012 im Jahr 2013 wieder zu erreichen und im Jahr 2014 zu übertreffen. Dies gilt für den Bereich Pkw, den Bereich Nutzfahrzeuge, Power Engineering – der nicht zuletzt durch noch hohe Abschreibungen auf die Kaufpreisallokationen beeinflusst wird – und gleichermaßen für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Ab dem Jahr 2013 wird der Volkswagen Konzern die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge entsprechend der geschaffenen Führungsstruktur innerhalb des Bereichs Nutzfahrzeuge, Power Engineering berichten.

Volkswagen strebt auf Konzernebene eine Umsatzrendite vor Steuern an, die nachhaltig mindestens 8 Prozent beträgt. Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile wird sich auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von 6 bis 7 Prozent bewegen. Darüber hinaus ist es Ziel des Volkswagen Konzerns, das im Branchenvergleich gute Rating zu halten und seine solide Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Die entscheidenden Vorteile, um die Herausforderungen der automobilen Zukunft zu meistern und die Ziele der „Strategie 2018“ zu erreichen, liegen für den Volkswagen Konzern in seinem einzigartigen Markenportfolio, der jungen, innovativen und umweltfreundlichen Modellpalette, der breiten internationalen Aufstellung mit lokaler Wertschöpfung in vielen wichtigen Regionen, dem erheblichen Synergiepotenzial bei der konzernweiten Entwicklung von Technologien und Modellen und schließlich in seiner finanziellen Stärke. Mit dem Aufbau neuer Werke, der Entwicklung von Technologien und Baukästen sowie dem Eingehen strategischer Partnerschaften arbeitet Volkswagen daran, die Stärke seines Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen. Eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin bleibt elementarer Bestandteil der „Strategie 2018“.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Die Porsche SE hat mit Wirkung zum 1. August 2012 ihren operativen Holding-Geschäftsbetrieb, also insbesondere ihre Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH in die Volkswagen AG eingebracht. Nach dem Vollzug der Transaktion ist die Porsche SE unverändert mit 50,7 Prozent an den Stimmrechten und rund 32,2 Prozent am Kapital der Volkswagen AG beteiligt.

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns wird zukünftig maßgeblich von der Ergebnissituation und damit von dem der Porsche SE vom Volkswagen Konzern zuzurechnenden at Equity Ergebnis beeinflusst. Am Ergebnis des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns sowie an der Realisierung des vollen Synergiepotentials im Integrierten Automobilkonzern wird die Porsche SE mittelbar über das von der Volkswagen AG zuzurechnende at Equity Ergebnis partizipieren.

Im handelsrechtlichen Einzelabschluss wird das künftige Ergebnis der Porsche SE im Wesentlichen von Beteiligungserträgen in Form von Dividenden der Volkswagen AG abhängig sein.

Zum Ende des Geschäftsjahres 2012 verfügte die Porsche SE über eine Nettoliquidität in Höhe von 2.562 Millionen Euro. Im Hinblick auf ihre Ankerbeteiligung an der Volkswagen AG, einem der weltweit größten und erfolgreichsten Automobilhersteller, plant die Porsche SE den überwiegenden Teil der Nettoliquidität in Beteiligungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette zu investieren.

Mit dem strategischen Erwerb langfristiger Beteiligungen verfolgt die Porsche SE das Ziel, diese in ihrer Weiterentwicklung zu fördern und somit eine nachhaltige Wertsteigerung des Nettovermögens zu generieren. Ausgehend von Makro- und branchenspezifischen Trends werden geeignete Beteiligungsmöglichkeiten in ausgewählten Sektoren entlang der automobilen Wertschöpfungskette fortlaufend identifiziert und geprüft. Mit dieser



umfassenden Vorgehensweise wird sichergestellt, eine möglichst hohe Bandbreite potenzieller Investitionsziele erfassen zu können.

Im Rahmen des Aufbaus von Beteiligungen soll die Personalstärke der Porsche SE selektiv erhöht werden, um die vorhandenen Kompetenzen weiter zu verstärken. Ferner ist ein Expertennetzwerk ein wichtiger Erfolgsfaktor für eine erfolgreiche Beteiligungsstrategie. So baut die Porsche SE ihr Netzwerk, insbesondere auch mit Experten aus Industrie, Banken und Beratern, weiter aus.

Die nachfolgende Prognose basiert auf der derzeitigen Struktur des Porsche SE Konzerns. Effekte aus zukünftigen Investitionen der Gesellschaft werden nicht berücksichtigt, da Aussagen zu deren zukünftigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht getroffen werden können.

Die Gesellschaft geht vor dem Hintergrund der Erwartungen des Volkswagen Konzerns zur künftigen Entwicklung in den Geschäftsjahren 2013 und 2014 von einem positiven ihr zuzurechnenden at Equity Ergebnis im niedrigen einstelligen Milliarden-Euro-Bereich aus. Dieses wird jedoch auch weiterhin von Effekten aus der Fortführung der im Jahr 2009 durchgeführten Kaufpreisallokation belastet.

Die verfügbare Liquidität der Porsche SE ist mit einer marktgerechten Verzinsung angelegt. Aus dieser Anlage, deren Höhe insbesondere vom Umfang und vom Zeitpunkt zukünftiger Investitionen abhängig ist, wird die Porsche SE Zinserträge erwirtschaften, die wiederum von der Entwicklung des Zinsniveaus abhängig sind. Finanzierungsaufwendungen werden sich vor allem aus Zinsaufwendungen für eine bestehende Darlehensverbindlichkeit gegenüber einem Unternehmen des Volkswagen Konzerns ergeben.

Insgesamt geht die Porsche SE auf der Grundlage ihrer derzeitigen Konzernstruktur für die Geschäftsjahre 2013 und 2014 von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern im niedrigen einstelligen Milliarden Euro-Bereich aus.

Stuttgart, den 8. März 2013

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand



Märkte

Die internationalen Automobilmärkte entwickelten sich im vergangenen Jahr zumeist stabil. Die Verkäufe von Pkw stiegen von 62 Millionen auf gut 66 Millionen Fahrzeuge weltweit. Der Volkswagen Konzern lieferte dabei weltweit erstmals mehr als 9 Millionen Fahrzeuge aus und übertraf damit den Rekordwert des Vorjahres. Seit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG zum 1. August 2012 gehört der Sportwagenhersteller Porsche zu 100 Prozent zum Volkswagen Konzern.

Auslieferungen des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns

Die Zahl der Auslieferungen der Marke Porsche belief sich für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Juli 2012 auf 81.562 Fahrzeuge. Zusammen mit den vom 1. August bis zum 31. Dezember unter dem Dach der Volkswagen AG ausgelieferten 59.513 Fahrzeugen waren dies 141.075 Stück für das gesamte Jahr 2012. Das bedeutet eine Steigerung von 18,7 Prozent gegenüber dem Auslieferungsrekord aus dem Jahr 2011.

Auslieferungen des Volkswagen Konzerns

Im Jahr 2012 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 9.275.909 Fahrzeuge an Kunden aus. Das entspricht einem Anstieg um 1.010.643 bzw. 12,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im Folgenden gehen wir separat auf die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf die Auslieferungen von Lkw und Bussen ein.

Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen weltweit

Mit seinen Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den Hauptabsatzmärkten gehören aktuell die Region Westeuropa sowie die Länder China, Brasilien, USA, Russland, Argentinien und Mexiko. Mit seinem umfangreichen Angebot an attraktiven und umweltfreundlichen Fahrzeugen konnte der Konzern seine gute Wettbewerbsposition auch im Berichtsjahr weiter steigern. In wichtigen Kernmärkten hat Volkswagen seine Marktanteile ausgebaut und weltweit erneut einen erfreulichen Nachfragezuwachs verzeichnet. Im Jahr 2012 lieferte der Volkswagen Konzern 9.074.283 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus; darin enthalten sind seit dem 1. August 2012 auch die Fahrzeuge der



Marke Porsche. Der Rekordwert aus dem Vorjahr wurde um 11,2 Prozent übertroffen. Mit Ausnahme der Marken SEAT – die besonders unter den schwierigen Marktbedingungen in Westeuropa litt – und Bugatti konnten alle Konzernmarken die Verkaufszahlen des Vorjahres übertreffen. Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA und Volkswagen Nutzfahrzeuge erzielten jeweils Bestwerte bei den Auslieferungszahlen. Erfreuliche Wachstumsraten erreichten auch Bentley und Lamborghini. Auf nahezu allen Märkten außerhalb Westeuropas war die Nachfrage nach Modellen des Volkswagen Konzerns höher als im Vorjahr. In den folgenden Abschnitten beschreiben wir die Entwicklung der Nachfrage nach Konzernmodellen in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Die rückläufige Entwicklung der Gesamtmärkte in Westeuropa führte dazu, dass die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns an Kunden 2012 in dieser Region das Vorjahresniveau nicht erreichten. Mit Ausnahme von Deutschland und Großbritannien lagen die Verkäufe an Kunden auf allen wesentlichen Märkten dieser Region unter den Vorjahreswerten. Bezogen auf das gesamte Auslieferungsvolumen des Konzerns belief sich der Anteil der in Westeuropa verkauften Fahrzeuge auf 33,3 (38,4) Prozent. Mit Ausnahme von SEAT haben alle Volumenmarken mehr Fahrzeuge verkauft als im Vorjahr. Die Modelle Tiguan, Audi A6, ŠKODA Roomster,

ŠKODA Yeti, SEAT Alhambra, Amarok und Crafter verzeichneten Zuwachsraten. Die neuen Modelle up!, Beetle, Golf Cabriolet, Audi Q3, ŠKODA Citigo und SEAT Mii wurden ebenfalls verstärkt nachgefragt. In Westeuropa erhöhte sich der Marktanteil des Volkswagen Konzerns am Pkw-Gesamtmarkt auf 24,4 (23,0) Prozent. Die Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns in Zentral- und Osteuropa übertrafen den Vorjahreswert um 17,6 Prozent. In Russland (plus 38,8 Prozent) und in der Ukraine (plus 29,6 Prozent) erreichten wir die höchsten Zuwachsraten. Die Modelle Polo Sedan, Tiguan, Passat, CC, Touareg, der A3, der A6 und der Q7 der Marke Audi, der ŠKODA Octavia sowie sämtliche Modelle der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wurden in Zentral- und Osteuropa stärker nachgefragt als im Vorjahr. Großer Beliebtheit erfreuten sich auch die neuen Modelle Jetta, Audi Q3 und ŠKODA Citigo. Auf dem südafrikanischen Markt steigerte der Volkswagen Konzern die Zahl seiner Auslieferungen um 10,0 Prozent. Besonders begehrt waren unsere Einstiegsmodelle. Der Marktanteil des Konzerns von 22,7 Prozent blieb unverändert. Die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen stieg auf den Märkten in der Region Nahost im Vergleich zum Vorjahr um 17,6 Prozent.

Auslieferungen in Deutschland

Auf dem deutschen Markt stiegen die Auslieferungen an Kunden des Konzerns im Geschäftsjahr 2012 um 1,9 Prozent. Das Volumen des Pkw-



Gesamtmarktes sank hingegen um 2,9 Prozent. Die höchsten Zuwachsraten verzeichneten die Modelle Tiguan, CC, Touareg, Audi A1, Audi A6, ŠKODA Roomster, ŠKODA Yeti, SEAT Ibiza, SEAT Leon und der Crafter. Die neuen Modelle up!, Beetle, Golf Cabriolet, Audi Q3, ŠKODA Citigo und SEAT Mii erfreuten sich ebenfalls einer hohen Nachfrage. Am Ende des Jahres 2012 standen acht Konzernmodelle in der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes an der Spitze ihres jeweiligen Segments: up!, Polo, Golf, Passat, Touran, Tiguan, Audi A6/A7 und Caddy. Der Golf führte weiterhin unangefochten die Liste der in Deutschland am häufigsten zugelassenen Pkw an. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Deutschland wurde im Berichtsjahr auf 37,7 (35,9) Prozent erhöht und damit die Marktführerschaft weiter ausgebaut.

Auslieferungen in Nordamerika

Die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen auf dem US-amerikanischen Markt stieg im Jahr 2012 im Vergleich zum Vorjahr um 34,2 Prozent. Damit wurde die positive Entwicklung des Gesamtmarktes (plus 13,4 Prozent) noch übertroffen. Die größten Steigerungsraten wiesen die Modelle Golf, Tiguan, Passat, Audi Q5, Audi A6 und Audi Q7 auf. In Kanada verzeichneten wir im Vergleich zum Jahr 2011 einen Zuwachs um 15,7 Prozent. Die Nachfrage nach den Modellen Passat, Touareg, Audi A4, Audi Q5 und Audi A7 entwickelte sich hier erfreulich. Die Verkäufe des Konzerns auf dem mexikanischen Markt stiegen gegenüber dem Vorjahreswert

um 7,8 Prozent. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Voyage, Beetle, Passat, Audi A1 und SEAT Ibiza.

Auslieferungen in Südamerika

Im Berichtsjahr erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen des Volkswagen Konzerns in der Region Südamerika um 8,2 Prozent. Nach einem leicht rückläufigen Jahr 2011 entwickelten sich die Verkaufszahlen des Konzerns auf dem brasilianischen Markt positiv (plus 10,7 Prozent). Neben der Markteinführung der neuen Generation des Gol und des Voyage war dies auch auf eine befristete Steuerensenkung für Neufahrzeuge zurückzuführen. Der Fox erfreute sich ebenfalls großer Beliebtheit. Die Verkaufszahlen des Amarok verdoppelten sich nahezu. In Argentinien ging die Nachfrage nach Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns um 5,1 Prozent zurück. Die Modelle Fox, Audi A3 und Saveiro wurden im Vergleich zum Vorjahr jedoch stärker nachgefragt. Mit einem Marktanteil von 25,0 (25,1) Prozent konnte der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft halten.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik steigerte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr seine Verkäufe im Vergleich zum Vorjahr um 23,3 Prozent und entwickelte sich damit besser als der Pkw-Gesamtmarkt (plus 13,3 Prozent). Wachstumsträger der Region war erneut der chinesische Markt, auf dem die



Nachfrage nach Fahrzeugen des Konzerns um 24,5 Prozent stieg. Nahezu alle Modelle trugen zu diesem positiven Ergebnis bei. Mit einem Marktanteil von 20,8 (18,2) Prozent hat Volkswagen seine Marktführerschaft in China ausgebaut. Die Auslieferungen auf dem indischen Markt stiegen um 2,1 Prozent. Die höchsten Zuwachsraten verzeichneten die Modelle Passat, Audi A4, Audi A6 und ŠKODA Rapid. In Japan übertrafen die Verkaufszahlen des Konzerns den Vorjahreswert um 14,4 Prozent. Die Modelle Beetle, Passat und Audi A6 waren besonders gefragt. Auf den übrigen Märkten der Region Asien-Pazifik entwickelten sich unsere Auslieferungen an Kunden unvermindert positiv.

Auslieferungen von Lkw und Bussen

Der Volkswagen Konzern lieferte im Jahr 2012 weltweit 201.626 Lkw und Busse an Kunden aus, auf Lkw entfielen davon 180.055 Einheiten. Im Vorjahresvergleich ist zu berücksichtigen, dass die Verkaufszahlen der Marke MAN für den Zeitraum ab dem 9. November 2011 enthalten sind. Die Marke Scania verzeichnete gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang der Auslieferungen um 15,9 Prozent auf 67.401 Einheiten. Die Nachfrage nach Lkw und Bussen des Volkswagen Konzerns in Westeuropa

belief sich auf 68.557 Einheiten, von denen 64.544 auf Lkw entfielen. Der westeuropäische Markt ist weiterhin durch die anhaltende Schuldenkrise und die damit verbundene Unsicherheit geprägt. In Zentral- und Osteuropa lieferte der Konzern 27.502 Fahrzeuge aus, darunter 26.887 Lkw. In Russland wirkte sich die positive Entwicklung in den relevanten Wirtschaftssektoren, wie die Bauindustrie und der Konsumgütermarkt, weiterhin positiv auf die Entwicklung des Marktes und damit auf unsere Konzernmarken aus. Allerdings verlangsamte sich in der zweiten Jahreshälfte die Wachstumsdynamik aufgrund der Einführung einer Recyclinggebühr für alle Fahrzeuge. In den Übrigen Märkten verkaufte Volkswagen 21.052 Fahrzeuge; auf Lkw entfielen davon 18.626 Einheiten. Auf den nordamerikanischen Märkten lieferte Volkswagen im Berichtsjahr 410 Lkw und 1.381 Busse aus. Der Volkswagen Konzern verkaufte in Südamerika 71.750 Fahrzeuge, von denen 60.294 auf Lkw entfielen. Auf dem brasilianischen Markt lieferte Volkswagen 51.137 Lkw und 8.833 Busse an Kunden aus. Die Einführung der Abgasnorm Euro 5 wirkte sich abschwächend aus. In der Region Asien-Pazifik beliefen sich die Verkäufe an Kunden auf 10.974 Einheiten, darunter 9.294 Lkw. Auf dem chinesischen Markt lieferte der Konzern 2.983 Lkw und 196 Busse aus.



3

Konzernabschluss



3

151	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
152	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
153	Konzernbilanz
154	Konzern-Kapitalflussrechnung
155	Konzern-Eigenkapitalpiegel
156	Konzernanhang
256	Bilanzeit
257	Bestätigungsvermerk
258	Weitere Angaben
259	Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
262	Bilanz der Porsche Automobil Holding SE
263	Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. €	Anhang	2012	2011
Sonstige betriebliche Erträge	[1]	3.847	12
Personalaufwand	[2]	- 14	- 14
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[3]	- 274	- 4.445
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[4]	4.332	4.660
Ergebnis vor Finanzergebnis		7.891	213
Finanzierungsaufwendungen	[5]	- 159	- 374
Finanzerträge	[6]	129	189
Finanzergebnis		- 30	- 185
Ergebnis vor Steuern		7.861	28
Ertragsteuern	[7]	- 32	31
Ergebnis nach Steuern		7.829	59
davon entfallen auf			
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE		7.818	37
nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	[8]	11	22
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert)	[9]	25,52	0,13
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	[9]	25,53	0,14
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	[9]	25,52	0,13
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	[9]	25,53	0,14

Konzern-Gesamtergebnisrechnung
 der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. €	2012	2011
Ergebnis nach Steuern	7.829	59
Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	858	- 327
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	858	-327
Gesamtergebnis	8.687	-268
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	8.676	- 290
nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	11	22

Konzernbilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2012

Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011
Aktiva			
At Equity bewertete Anteile	[11]	27.517	28.008
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[12]	2	4.253
Langfristige Vermögenswerte		27.519	32.261
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[12]	14	21
Ertragsteuerforderungen	[13]	816	214
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	[14]	2.862	469
Kurzfristige Vermögenswerte		3.692	704
		31.211	32.965
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[15]	306	306
Kapitalrücklage	[15]	4.884	4.884
Gewinnrücklagen	[15]	24.960	16.110
Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilseignern	[15]	30.150	21.300
Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	[15]	0	345
Eigenkapital		30.150	21.645
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[16]	7	7
Sonstige Rückstellungen	[17]	14	17
Passive latente Steuern	[7]	35	8
Finanzschulden	[19]	300	5.871
Sonstige Verbindlichkeiten	[20]	0	5.087
Langfristige Schulden		356	10.990
Ertragsteuerrückstellungen	[17]	81	79
Sonstige Rückstellungen	[17]	113	92
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[18]	7	9
Sonstige Verbindlichkeiten	[20]	504	150
Kurzfristige Schulden		705	330
		31.211	32.965

Konzern-Kapitalflussrechnung der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. €	2012	2011
1. laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	7.829	59
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	18	17
Tatsächliche Ertragsteuern	5	-39
Veränderung der Latenten Steuern	27	8
Gezahlte Ertragsteuern	-2	-278
Erhaltene Ertragsteuern	1	176
Beteiligungserträge	-13	0
Ertrag aus der Betriebseinbringung	-3.430	0
Zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-4.521	-245
Erhaltene Dividenden	434	371
Veränderung der Sonstigen Forderungen sowie anderer Vermögenswerte	-9	11
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden (ohne Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen)	-137	-37
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	202	43
2. Investitionsbereich		
Nettoeinzahlung aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs	4.486	0
Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit vor Geldanlagen in Termingelder	4.486	0
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	-1.859	115
Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit	2.627	115
3. Finanzierungsbereich		
Ausschüttungen an Aktionäre der Porsche SE	-232	-77
Ausschüttungen an nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	-11	-22
Auszahlungen für den Rückkauf von Hybridkapital	-52	0
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	-2.000	-7.000
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	0	2.000
Einzahlungen aus der Kapitalerhöhung	0	4.903
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	-2.295	-196
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	534	-38
Finanzmittelbestand am 1.1.2012 bzw. 1.1.2011	368	406
Finanzmittelbestand am 31.12.2012 bzw. 31.12.2011	902	368
Darstellung Bruttoliquidität		
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	2.862	469
Bruttoliquidität	2.862	469

Anhangangabe [10] enthält weitere Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung.

Konzern-Eigenkapitalspiegel der Porsche Automobil Holding SE vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen		Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilen	Nicht beherrschende Anteile – Hybridkapital	Konzern- eigenkapital
			Angesammelte Gewinne	At Equity bewertete Anteile ³			
Mio. €							
Stand am 1.1.2011	175	122	15.513	1.059	16.869	345	17.214
Ergebnis nach Steuern			37		37	22	59
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-327	-327		-327
Gesamtergebnis der Periode	0	0	37	-327	-290	22	-268
Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen	131	4.857			4.988		4.988
Transaktionskosten		-95			-95		-95
Dividendenzahlung			-77 ¹		-77	-22	-99
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			-98		-98		-98
Übrige Veränderungen			3		3		3
Stand am 31.12.2011	306	4.884	15.378	732	21.300	345	21.645
Stand am 1.1.2012	306	4.884	15.378	732	21.300	345	21.645
Ergebnis nach Steuern			7.818		7.818	11	7.829
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				858	858		858
Gesamtergebnis der Periode	0	0	7.818	858	8.676	11	8.687
Dividendenzahlung			-232 ²		-232	-11	-243
Rückkauf Hybridkapital			-4		-4	-48	-52
Auswirkung von Entkonsolidierungen					0	-297	-297
Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			409		409		409
Übrige Veränderungen			1		1		1
Stand am 31.12.2012	306	4.884	23.370	1.590	30.150	0	30.150

¹ Ausschüttung einer Dividende von 0,50 € je Vorzugsaktie; insgesamt 76.562.500 €

² Ausschüttung einer Dividende von 0,754 € je Stammaktie; insgesamt 115.456.250 €
Ausschüttung einer Dividende von 0,76 € je Vorzugsaktie; insgesamt 116.375.000 €

³ Kumuliertes übriges Eigenkapital at Equity bewerteter Anteile

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [15] erläutert.

Konzernanhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2012

Grundlagen und Methoden

Die Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) als oberstes Mutterunternehmen des Porsche SE Konzerns (Porsche SE und ihre Tochterunternehmen) ist eine Europäische Aktiengesellschaft und hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Die Gesellschaft ist beim Amtsgericht Stuttgart unter der Registernummer HRB 724512 eingetragen. Der Unternehmensgegenstand der Porsche SE wurde auf der Hauptversammlung der Gesellschaft am 25. Juni 2012 erweitert und umfasst seither die Leitung von Unternehmen oder die Verwaltung von Beteiligungen an Unternehmen, die in folgenden Geschäftsfeldern oder Teilbereichen davon tätig sind:

- Entwicklung, Konstruktion, Herstellung und Vertrieb von Fahrzeugen, Motoren aller Art und anderen technischen oder chemischen Erzeugnissen sowie von Teilen und Baugruppen für die genannten Produkte;
- Beratung auf dem Gebiet der Entwicklung und Fertigung, insbesondere im Bereich des Fahrzeug- und Motorenbaus;
- Beratung und Entwicklung der Datenverarbeitung sowie die Erstellung und der Vertrieb von Erzeugnissen der Datenverarbeitung;
- Vermarktung von Waren unter Nutzung von Markenrechten;
- Erbringen von Finanz- oder Mobilitätsdienstleistungen;
- Gewinnung, Beschaffung, Verarbeitung und Vertrieb von in der Automobilindustrie verwendbaren Rohstoffen;
- Erzeugung und Beschaffung von Energie, insbesondere erneuerbarer Energien, sowie Handel mit Energie;
- Erwerb, Halten und Verwalten sowie Veräußerung von Immobilien.

Die Tätigkeit der Gesellschaft umfasst insbesondere den Erwerb, das Halten und Verwalten sowie die Veräußerung von Beteiligungen an solchen Unternehmen, deren Zusammenfassung unter einheitlicher Leitung sowie deren Unterstützung und Beratung einschließlich der Übernahme von Dienstleistungen für diese Unternehmen.

Die Gesellschaft kann in den genannten Geschäftsfeldern auch selbst tätig werden. Dies gilt nicht für genehmigungsbedürftige Bankgeschäfte und Finanzdienstleistungen. Sie kann ihre Tätigkeit auch auf einen Teil der genannten Geschäftsfelder beschränken.

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. Sie kann dazu auch im In- und Ausland Zweigniederlassungen errichten, andere Unternehmen gründen, erwerben oder sich an solchen Unternehmen beteiligen.

Die Satzungsänderung wurde am 23. Juli 2012 in das Handelsregister eingetragen und ist damit wirksam.

Der Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2012 wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Es werden die am Abschlussstichtag anzuwendenden und im Rahmen des Komitologiever-

fahrens übernommenen Standards des International Accounting Standards Board (IASB), London, sowie die für das Geschäftsjahr gültigen Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) berücksichtigt. Die Anforderungen der angewandten Standards und Interpretationen wurden vollständig erfüllt. Darüber hinaus wurden bei der Erstellung sämtliche anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften beachtet. Der Abschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns.

Der Konzernabschluss entspricht in der vorliegenden Fassung den Vorschriften des § 315a HGB. Sie bilden 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 umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember eines Jahres.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns beschränkt sich nach der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“ oder „VW“) zum Bilanzstichtag im Wesentlichen auf das Halten und Verwalten der Beteiligung an der Volkswagen AG (vgl. hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Konsolidierungskreis“). Die Voraussetzungen für die Anwendung der Regelungen zur Segmentberichterstattung nach IFRS 8 waren daher nicht gegeben.

Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der Porsche SE wurde durch Beschluss vom 8. März 2013 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Porsche SE sind grundsätzlich alle 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, können alternativ auch mit ihren Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen werden.

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“) bewertet.

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 Gesellschafter getroffen werden können bzw. aus sonstigen Gründen keine Kontrolle im Sinne der IFRS vorliegt.

Die Satzung der Volkswagen AG sieht ein Entsenderecht für das Land Niedersachsen für zwei Mitglieder des Aufsichtsrats vor, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Dieses Entsenderecht steht aufgrund der gegebenen Höhe der Beteiligung des Landes Niedersachsens an der Volkswagen AG einer Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen, da die Porsche SE nicht die Mehrheit im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestimmen kann und damit keine Beherrschung im Sinne der IFRS vorliegt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG wird aufgrund des dennoch gegebenen maßgeblichen Einflusses at Equity in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Die Porsche SE hatte vor der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG aufgrund der im Gesellschaftsvertrag der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart (Rechtsnachfolgerin der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart), und sonstigen Vereinbarungen festgelegten Regelungen trotz einer gegebenen Stimmrechtsmehrheit von 50,1 % nicht die Kontrolle im Sinne der IFRS über diese Gesellschaft. Diese wurde daher bis zum Beschluss zur Einbringung als Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE und der Volkswagen AG at Equity bewertet.

Die Porsche Holding Stuttgart GmbH firmierte ursprünglich als Porsche Sechste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, und wurde am 27. Juli 2012 in Porsche Zweite Zwischenholding GmbH, Stuttgart, umfirmiert. Am 30. Juli 2012 wurde die Porsche Zwischenholding GmbH und damit das operative Porsche-Geschäft auf die damalige Porsche Zweite Zwischenholding GmbH verschmolzen. Am 24. Oktober 2012 erfolgte die Umfirmierung in Porsche Holding Stuttgart GmbH.

Die Porsche SE hat am 1. August 2012 ihren gesamten operativen Holding-Geschäftsbetrieb und damit den verbliebenen mittelbaren Anteil am operativen Porsche-Geschäft in die Volkswagen AG eingebracht. Die Volkswagen AG hält seither 100 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und damit mittelbar auch 100 % der Anteile an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, („Porsche AG“). Die Porsche SE bleibt unverändert mit 32,2 % am Kapital der Volkswagen AG beteiligt.

Auswirkung der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG

Die Vorstände der Porsche SE und der Volkswagen AG haben mit Zustimmung der zuständigen Gremien am 4. Juli 2012 ein Konzept zur beschleunigten Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns beschlossen. Beide Unternehmen haben in Umsetzung dieses Konzepts am 12. Juli 2012 einen Einbringungsvertrag geschlossen, durch den nach Wirksamwerden verschiedener Umstrukturierungsmaßnahmen der integrierte Automobilkonzern durch die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE im Wege der Einzelrechtsübertragung mit Wirkung zum 1. August 2012 in die Volkswagen AG im Zuge einer Kapitalerhöhung mit gemischter Sacheinlage geschaffen wurde. Als Gegenleistung für die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE hat die Volkswagen AG eine durch teilweise Ausnutzung einer bestehenden Ermächtigung geschaffene Stammaktie der Volkswagen AG an die Porsche SE ausgegeben und insgesamt eine Zahlung gegenüber der Porsche SE in Höhe von 4.495 Mio. € erbracht.

Die durchgeführten Umstrukturierungsmaßnahmen vor Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs betrafen aus Sicht des Porsche SE Konzerns im Wesentlichen die Verschmelzung der damaligen Porsche Zwischenholding GmbH auf die ebenfalls von der Porsche SE und der Volkswagen AG gehaltene Porsche Sechste Vermögensverwaltung GmbH, die vor der Verschmelzung in Porsche Zweite Zwischenholding GmbH umfirmiert wurde (jetzt firmierend als Porsche Holding Stuttgart GmbH), mit Wirkung zum 1. Januar 2012 sowie – nach erfolgter Verschmelzung – die Fassung eines Beschlusses über eine Vorabgewinnausschüttung aus der Porsche Zweite Zwischenholding GmbH (jetzt firmierend als Porsche Holding Stuttgart GmbH).

Durch die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden insbesondere die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und sämtliche sonstigen zum Zeitpunkt der Einbringung bestehenden Beteiligungen der Porsche SE (mit Ausnahme der Beteiligung an der Volkswagen AG) übertragen. Die Buchwerte der in die Volkswagen AG eingebrachten Aktiva und Passiva des operativen Holding-Geschäftsbetriebs setzten sich zum Zeitpunkt der Einbringung wie folgt zusammen:

Mio. €	Buchwert
Aktiva	
Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH	2.097
Sonstige Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen	4.016
Dividendenforderungen	1.354
Sonstige Forderungen aus derivativen Finanzinstrumenten	32
Flüssige Mittel	9
	7.508
Passiva	
Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	297
Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3.880
Sonstige Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	4.682
Sonstige Passiva	2
	8.861

Aufgrund der Einbringung und der hieraus resultierenden Entkonsolidierungen von Tochterunternehmen waren im Konzernabschluss der Porsche SE zuvor im Rahmen von Konsolidierungsmaßnahmen zu eliminierende Finanzschulden in Höhe von 300 Mio. € und sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 489 Mio. € zu passivieren, die den Ertrag aus der Betriebseinbringung entsprechend vermindert haben.

Da die Einbringung in die Volkswagen AG erfolgte, die ein assoziiertes Unternehmen der Porsche SE ist, war ein Zwischengewinn in Höhe von 1.629 Mio. € zu eliminieren. Dieser führte zu einer Verminderung des at Equity-Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG in entsprechender Höhe. Aus dem unmittelbaren Einbringungsvorgang ergab sich somit ein Ertrag in Höhe von 3.430 Mio. €, der in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst wurde.

Mit dem Beschluss zur Einbringung endete die at Equity-Bewertung der Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH im Porsche SE Konzernabschluss im Juli 2012. Infolge des Abgangs dieser Beteiligung waren zuvor im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus der Bilanzierung der Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH at Equity in Höhe von 184 Mio. € auszubuchen und aufwandswirksam im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen zu erfassen.

Aus der Einbringung ergaben sich zudem auf Ebene der Volkswagen AG Effekte, die unter Berücksichtigung von Anpassungen an konzerneinheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen der Porsche SE um 1.526 Mio. € erhöhten.

Sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einbringung beliefen sich auf 22 Mio. €.

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

	31.12.2012	31.12.2011
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen		
Inland	1	0
Ausland	0	1
Zu Anschaffungskosten geführte Tochterunternehmen		
Inland	0	1
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	1	2
Zu Anschaffungskosten geführte Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	0	1
	2	5

Konzernanteilsbesitzliste

	Kapitalanteil zum 31.12.2012	Eigenkapital	Ergebnis
	in %	T€	T€
Vollkonsolidierte Unternehmen			
Inland			
Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart	100,0	24	- 1
At Equity bewertete Assoziierte Unternehmen			
Inland			
Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg	32,2 ¹	24.433.828	6.380.244

¹ Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 50,73 %.

Die Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, wurde im September 2012 gegründet.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Die Volkswagen AG wird als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2012 beträgt 24.375 Mio. € (31. Dezember 2011: 15.524 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern weist im Geschäftsjahr 2012 folgende Werte aus:

Mio. €	2012	2011
Langfristige Vermögenswerte	196.582	147.986
Kurzfristige Vermögenswerte	113.061	105.640
Langfristige Schulden	122.306	89.216
Kurzfristige Schulden	105.513	101.057
Umsatzerlöse	192.676	159.337
Gewinn	21.717	15.409

Die dargestellten Beträge enthalten keine Anpassungen für Zwecke der at Equity Bewertung auf Ebene der Porsche SE.

Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen

Die Porsche Holding Stuttgart GmbH wurde bis zum Beschluss zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG als Gemeinschaftsunternehmen at Equity in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Aufgrund der Anteilsquote waren dem Porsche SE Konzern die nachfolgend zusammengefassten Werte an Gemeinschaftsunternehmen zuzurechnen. Die Angaben zu Erträgen und Aufwendungen im Geschäftsjahr 2012 betreffen den Zeitraum vom Geschäftsjahresbeginn bis zur Beendigung der at Equity Bewertung.

Mio. €	2012	2011
Langfristige Vermögenswerte	-	11.511
Kurzfristige Vermögenswerte	-	3.399
Langfristige Schulden	-	10.953
Kurzfristige Schulden	-	5.211
Erträge	7.569	12.800
Aufwendungen	6.809	11.630

Die dargestellten Beträge enthalten keine Anpassungen für Zwecke der at Equity Bewertung auf Ebene der Porsche SE.

Konsolidierungsgrundsätze

Da die at Equity-Bewertung einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns hat, werden nachfolgend auch Konsolidierungsgrundsätze dargestellt, die nur innerhalb des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns Anwendung finden.

Die Abschlüsse sämtlicher Tochterunternehmen und at Equity bewerteter 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 der 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 Nettoeintragsvermögen des erworbenen Unternehmens bewertet werden. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses entstandene Kosten werden aufwandswirksam erfasst und stellen somit keinen Bestandteil der Anschaffungskosten dar. Bedingte Gegenleistungen werden zum Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen führen grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt.

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 Nettoeigenvermögen (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.

Bewertung at Equity

Die at Equity bewerteten Anteile 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 Bewertung 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 nach nicht beherrschenden Anteilen wird in der Gewinn- und Verlustrechnung im Posten „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ erfasst. In diesem Posten werden ebenfalls beteiligungsbuchwertmindernde Verwässerungseffekte im Falle einer unterproportionalen oder ausgebliebenen Teilnahme an einer auf Ebene der Beteiligung durchgeführten Kapitalerhöhung im Zeitpunkt des Entstehens der Verwässerung 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 einem separaten Posten innerhalb des Konzerneigenkapitals der Porsche SE erfasst. Erhaltene Ausschüttungen führen zu einer erfolgsneutralen Minderung des Beteiligungsbuchwerts. Sonstige Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile enthalten die der Porsche SE zuzurechnenden anteiligen Änderungen in der Beteiligungsquote nicht beherrschender Anteilseigner im Konzern von at Equity bewerteten Beteiligungsunternehmen, die in deren Konzernabschluss nicht zu einer Änderung der Beherrschungssituation führen und infolgedessen dort erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Sonstige auf Ebene des Beteiligungsunternehmens erfolgsneutral erfasste Veränderungen des Eigenkapitals werden ebenfalls erfolgsneutral im Konzern-eigenkapital der Porsche SE erfasst, sofern sie nicht zu einer Verwässerung des Kapitalanteils führen.

Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern Indikatoren auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes gemäß IAS 39 vorliegen. Sofern der Buchwert der Beteiligung seinen 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 bewerteten Unternehmen künftig erwirtschafteten Cashflows gem. IAS 28.33a ermittelt. Wurde in Vorperioden eine Wertminderung vorgenommen, wird mindestens einmal jährlich geprüft, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Grund für diese 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 – unmittelbar vor der Klassifizierung als zur Veräußerung gehalten – für die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Hierfür wurde für diese Beteiligungen ein erzielbarer Betrag auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelt. Grundlage für die Ermittlung war die letzte vom Management der Beteiligungen verabschiedete Drei-Jahresplanung für die Volkswagen AG (Vorjahr: Fünf-Jahresplanung) und für den Porsche Holding GmbH Konzern die verabschiedete Fünf-Jahresplanung (Vorjahr: Fünf-Jahresplanung). Wesentlicher Bestandteil der Planung für den Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern (Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie Porsche AG und deren Tochterunternehmen) war die Steigerung des jährlichen Absatzvolumens auf rund 200.000 Fahrzeuge bis 2018 sowie eine operative Umsatzrendite von 15 %. Der Volkswagen Konzern legt in seiner Planung mittelfristig eine angestrebte Umsatzrendite vor Steuern von mindestens 8 % zugrunde, die auch nachhaltig erreicht werden soll. 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 in der Vergangenheit erzielten und in der Detailplanung unterstellten EBIT-Margen bestimmt. Für die Diskontierung der Cashflows wurden die

durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten von 7,1 % bzw. 7,0 % (Vorjahr 7,0 % bzw. 7,7 %) herangezogen. Diese wurden für jede Beteiligung aus einer spezifischen Gruppe vergleichbarer Unternehmen (Peer Group) abgeleitet und spiegeln eine risikoadäquate Kapitalverzinsung für die jeweilige Geschäftstätigkeit wider. Bei der Auswahl der beiden Peer Groups wurden sowohl die Besonderheiten der vom Volkswagen Konzern (Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften) verfolgten Mehr-Markenstrategie als auch die Besonderheiten des Sportwagengeschäfts des Porsche Holding Stuttgart 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 des Buchwerts der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2012 nicht in Frage stellen.

Währungsumrechnung

In den Jahresabschlüssen der in den Konzernabschluss im Wege der Vollkonsolidierung oder at Equity 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.

In Fremdwährung aufgestellte Abschlüsse 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 gesonderte Posten erfolgswirksam aufgelöst.

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

		Bilanz Stichtagskurs			
		Porsche SE Konzern	VW Konzern ¹	Porsche SE Konzern und Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern ¹	VW Konzern ¹
1 €=		31.12.2012	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011
Argentinien	ARS	N/A	6,4840	N/A	5,5744
Australien	AUD	N/A	1,2712	1,2725	1,2723
Brasilien	BRL	N/A	2,7036	2,4145	2,4159
China	CNY	N/A	8,2207	8,1444	8,1588
Großbritannien	GBP	N/A	0,8161	0,8353	0,8353
Indien	INR	N/A	72,5600	N/A	68,7130
Japan	JPY	N/A	113,6100	100,1802	100,2000
Kanada	CAD	N/A	1,3137	1,3217	1,3215
Mexiko	MXN	N/A	17,1845	18,0502	18,0512
Polen	PLN	N/A	4,0740	N/A	4,4580
Republik Korea	KRW	N/A	1.406,2300	1.500,1100	1.498,6900
Russland	RUB	N/A	40,3295	41,7640	41,7650
Schweden	SEK	N/A	8,5820	8,9118	8,9120
Südafrika	ZAR	N/A	11,1727	10,4887	10,4830
Tschechische Republik	CZK	N/A	25,1510	25,7840	25,7870
USA	USD	1,3194	1,3194	1,2940	1,2939

¹ Einbeziehung at Equity

		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs				
		Porsche SE Konzern	Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern ²	VW Konzern ¹	Porsche SE Konzern und Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern ¹	VW Konzern ¹
1 €=		2012	2012	2012	2011	2011
Argentinien	ARS	N/A	N/A	5,8444	N/A	5,7449
Australien	AUD	N/A	1,2562	1,2413	1,3475	1,3484
Brasilien	BRL	N/A	2,4147	2,5097	2,3253	2,3265
China	CNY	N/A	8,2013	8,1094	8,9978	8,9960
Großbritannien	GBP	N/A	0,8227	0,8111	0,8677	0,8679
Indien	INR	N/A	N/A	68,6295	N/A	64,8859
Japan	JPY	N/A	103,4547	102,6212	111,0040	110,9586
Kanada	CAD	N/A	1,3047	1,2848	1,3758	1,3761
Mexiko	MXN	N/A	17,1680	16,9087	17,2770	17,2877
Polen	PLN	N/A	N/A	4,1843	N/A	4,1206
Republik Korea	KRW	N/A	1.480,3535	1.448,2000	1.539,7686	1.541,2341
Russland	RUB	N/A	39,7015	39,9238	40,8725	40,8846
Schweden	SEK	N/A	N/A	8,7067	N/A	9,0298
Südafrika	ZAR	N/A	10,2883	10,5546	10,0814	10,0970
Tschechische Republik	CZK	N/A	25,1330	25,1457	24,5586	24,5898
USA	USD	1,2856	1,2977	1,2856	1,3921	1,3920

¹ Einbeziehung at Equity

² Die Angaben zu den Durchschnittskursen im Geschäftsjahr 2012 betreffen den Zeitraum vom Geschäftsjahresbeginn bis zur Beendigung der at Equity Bewertung im Juli 2012.

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 Geschäftsjahr 2012 basieren grundsätzlich auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für das Geschäftsjahr 2011 angewendet wurden.

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt, die im Porsche SE Konzern nur innerhalb des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns Anwendung finden.

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise der at Equity bewerteten Anteile oder der derivativen Finanzinstrumente, 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 bestimmten 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 an die Konzerngesellschaften 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. Weder im Geschäftsjahr 2012 noch im Geschäftsjahr 2011 wurden im Porsche SE Konzern Fremdkapitalkosten aktiviert.

Werthaltigkeitstest

An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht nutzungsbereiten Entwicklungskosten sowie bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen und at Equity bewerteten Anteilen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt. Zu letzteren verweisen wir auf den Abschnitt „Bewertung 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. Jährlich wird geprüft, ob die Gründe für eine gegebenenfalls in der Vergangenheit erfasste Wertminderung weiterhin bestehen. Sollten die entsprechenden Gründe 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.

Wertminderungen und Wertaufholungen werden gegebenenfalls ergebniswirksam im Posten Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien erfasst.

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.

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 des Postens 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 auseinanderfallen, 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 gegebenenfalls derivative Finanzinstrumente. Weder im Geschäftsjahr 2012 noch in der Vergleichsperiode wurden finanzielle 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 bewertet 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.

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 Geschäftsjahr 2012 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.

Der Buchwert von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten ist bei Vorliegen von objektiven Hinweisen auf eine nachhaltige Wertminderung auf seine Werthaltigkeit zu testen. 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 im Konzernabschluss der Porsche SE erfassten derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich zum einen um ein Zinsderivat. Dieses wurde bis zu seinem Auslaufen am Ende des Geschäftsjahres 2011 zur Sicherung von Zinsrisiken aus bestehenden Verbindlichkeiten eingesetzt. Zum anderen bestanden bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG eine Put-Option der Porsche SE sowie eine Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH. IAS 39.48ff. schreibt für nicht an einem öffentlichen Markt gehandelte

Optionen vor, zum Zwecke der Bewertung ein geeignetes Bewertungsverfahren oder zeitnahe Transaktionen heranzuziehen. Die Bewertung der Optionen erfolgte mit Hilfe von anerkannten Bewertungsmodellen unter Zugrundelegung von am Markt beobachtbaren und historischen Parametern.

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.

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 und Termingeldanlagen

Bei den flüssigen Mitteln und Termingeldanlagen 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.

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 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 Konzerngesellschaften einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden haben 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 im Zusammenhang mit aufgegebenen Geschäftsbereichen stehenden Aufwendungen und Erträge sowie ein möglicher Gewinn oder Verlust aus der Aufgabe 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 Verpflichtungsumfangs aus dem Plan oder zehn Prozent des beizulegenden Zeitwerts des vorhandenen Planvermögens des Vorjahres übersteigen (sog. Korridor-Methode). Der diesen Korridor übersteigende Betrag wird über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft erfolgswirksam erfasst. Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand wird linear über den durchschnittlichen Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit der Anwartschaften verteilt. Soweit Anwartschaften sofort nach Einführung oder Änderung eines Pensionsplans unverfallbar sind, ist der nachzuerrechnende 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 bei 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.

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 wird, 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 auf Ebene der Beteiligungsunternehmen betroffen sind und daher das at Equity-Ergebnis beeinflussen sind z. B. die Ermittlung von beizulegenden Zeitwerten für Vermögenswerte und Schulden im Rahmen von Kaufpreisallokationen, für die keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, die Überprüfung der Werthaltigkeit finanzieller und nicht-finanzieller Vermögenswerte, Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden sowie die Bewertung der Pensions- und sonstigen Rückstellungen. Wesentliche Sachverhalte, die darüber hinaus von Schätzungen auf Ebene der Porsche SE betroffen sind, stellen insbesondere die Ermittlung eines möglichen Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarfs für Beteiligungsbuchwerte (vgl. hierzu den Abschnitt „Bewertung at Equity“ in den Konsolidierungsgrundsätzen), die Bewertung von Rückstellungen und Eventualschulden (vgl. hierzu insbesondere zu Rechtsstreitigkeiten Anhangangabe [22]) sowie die Realisierbarkeit von Forderungen dar. 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 Bilanzposten entnommen werden.

Die wesentlichen Sachverhalte, die Ermessensentscheidungen betreffen, beziehen sich auf die Klassifizierung von Finanzinstrumenten sowie die Ermittlung der für deren Bewertung zugrunde liegenden Parameter (vgl. Abschnitt 4.2.2 in Anhangangabe [21]), die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen hindeuten (vgl. hierzu den Abschnitt „Bewertung at Equity“ in den Konsolidierungsgrundsätzen) sowie den Ansatz von aktiven latenten Steuern, Rückstellungen und Eventualschulden (vgl. hierzu insbesondere zu Rechtsstreitigkeiten Anhangangabe [22]). 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 vermieteten Vermögenswerten 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. Eine weitere Einflussgröße, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, ist der Ausgang von Gerichtsverfahren. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen auf Ebene von assoziierten Unternehmen verursacht werden können, betreffen insbesondere Erwartungen bezüglich des weltweiten Wirtschaftswachstums und hieraus resultierende Änderungen der Planung, 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, die nicht in den Ereignissen nach dem Bilanzstichtag beschrieben werden. Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen Annahmen bezüglich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung von Automobilmärkten und rechtlicher Rahmenbedingungen zugrunde, die im Prognosebericht des Konzernlageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2012 dargestellt sind.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

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

Änderungen zu IFRS 7 „Finanzinstrumente: Anhangangaben“

Die Änderung regelt neue Angaben über übertragene finanzielle Vermögenswerte, die nicht ausgebucht wurden. Es werden darüber hinaus Angaben über das zum Bilanzstichtag bestehende, anhaltende Engagement bei übertragenen und ausgebuchten finanziellen Vermögenswerten gefordert.

Diese Neuerung hatte keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

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

Veröffentlichung der jährlichen Verbesserungen für Zyklus 2009-2011

Der IASB hat die endgültigen Änderungen im Rahmen des Annual Improvements Projects (Zyklus 2009-2011) veröffentlicht. Im Wesentlichen sind folgende Standards durch diese Änderungen betroffen:

- IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der IFRSs“: wiederholte Anwendung von IFRS 1
- IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der IFRSs“: Fremdkapitalkosten eines qualifizierenden Vermögenswerts, für den der Beginn der Aktivierung von Fremdkapitalkosten vor dem Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS liegt
- IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“: Angabe von Vorjahresvergleichsinformationen
- IAS 16 „Sachanlagen“: Klarstellung der Bilanzierung von Wartungsgeräten
- IAS 32 „Finanzinstrumente – Ausweis“: Bilanzierung der Ertragsteuerwirkung von Ausschüttungen an den Inhaber eines Eigenkapitalinstruments muss in Übereinstimmung mit IAS 12 Ertragsteuern erfolgen
- IAS 34 „Zwischenberichterstattung“: Stetigkeit der Angaben in Bezug auf die Summe der Segmentvermögenswerte

Die geänderten Standards sind anwendbar für Berichtsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen.

IFRS 10-12: Übergangleitlinien

Die Änderungen führen zu einer Konkretisierung und Klarstellung der Übergangsvorschriften in IFRS 10 „Konzernabschlüsse“. Zudem werden Erleichterungen gewährt, indem die anzugebenden angepassten Vergleichszahlen auf die bei Erstanwendung unmittelbar vorangegangene Vergleichsperiode beschränkt werden und die Angabepflicht von vergleichenden Informationen zu unkonsolidierten Structured Entities bei Erstanwendung des IFRS 12 gestrichen wurde.

Die geänderten Standards sind nach den IASB-Übergangsvorschriften anwendbar für Berichtsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Auf EU-Ebene ist indes eine erstmalige verpflichtende Anwendung für Berichtsjahre, die an oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen, vorgesehen.

IFRS 10, IFRS 12, IAS 27: Investment Entities

Infolge dieser Neuerung wurden Investmentgesellschaften (investment entities) als eine eigenständige Form von Unternehmen definiert, die als Mutterunternehmen von den Konsolidierungsvorschriften in IFRS 10 Konzernabschlüsse ausgenommen sind. Durch die stattdessen vorzunehmende Bilanzierung zum Fair Value soll der Informationsnutzen der Finanzberichterstattung erhöht werden. Die geänderten Standards sind anwendbar für Berichtsjahre, die an oder nach dem 1. Januar 2014 beginnen.

Die Porsche SE erwartet aus der Anwendung von IFRS 12 neue Angabepflichten, jedoch keine Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns.

Darüber hinaus wurden bereits in Konzernabschlüssen für die Vorjahre weitere Neuerungen dargestellt, die auch im Geschäftsjahr 2012 noch nicht angewendet wurden. Bezüglich der Einschätzung der möglichen Auswirkungen hieraus auf künftige Konzernabschlüsse ergaben sich keine Änderungen.

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

[1] Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2012	2011
Ertrag aus der Betriebseinbringung	3.430	0
Erträge aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	405	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	5	11
Übrige sonstige betriebliche Erträge	7	1
	3.847	12

Die Erträge aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile betreffen die Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Der Ertrag im Geschäftsjahr 2012 ist auf eine Aktualisierung von Parametern, die der Ermittlung des Unternehmenswerts und somit des beizulegenden Zeitwerts der Option zugrunde liegen, zurückzuführen.

Der Ertrag aus der Betriebseinbringung resultiert aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs – das heißt aus der Einbringung der entsprechenden Vermögenswerte und Schulden – der Porsche SE in die Volkswagen AG und berücksichtigt den Effekt aus der Eliminierung des darauf entfallenden Zwischengewinns. Auf die Anhangangabe „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen.

[2] Personalaufwand

Mio. €	2012	2011
Löhne und Gehälter	13	13
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1	1
	14	14
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
Indirekter Bereich	31	32
Mitarbeiter gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB	31	32
Sonstige	2	5
Gesamt	33	37

[3] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2012	2011
Aufwendungen aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	200	4.372
Rechts- und Beratungskosten	29	24
Kostenübernahmen	17	0
Sonstige Steuern	7	30
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	21	19
	274	4.445

Die Aufwendungen aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile des Geschäftsjahres 2012 betreffen die Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Put-Option der Porsche SE auf die bei der Gesellschaft bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH.

Die Aufwendungen aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile der Vergleichsperiode enthalten die Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH.

Die sonstigen Steuern betreffen Zuführungen zu Steuerrückstellungen.

Kostenübernahmen betreffen Kosten, die von der Porsche SE für die übertragenen Beteiligungen im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG übernommen wurden.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Geschäftsjahr 2012 keine Aufwendungen für Gebühren enthalten, die nicht in die Berechnung nach der Effektivzinsmethode einbezogen werden (Vorjahr: 1 Mio. €).

[4] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

Mio. €	2012	2011
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokation	4.693	4.827
Effekte aus der Kaufpreisallokation	- 361	- 165
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung	4.332	4.662
Effekte aus der Verwässerung des Kapitalanteils	0	- 2
	4.332	4.660

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich aus einem Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 4.208 Mio. € (Vorjahr: 4.265 Mio. €) sowie an der Porsche Holding Stuttgart GmbH, bis zur Beendigung der Bewertung at Equity im Juli 2012, in Höhe von 124 Mio. € (Vorjahr: 395 Mio. €) zusammen.

Das Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokation wurde im Geschäftsjahr 2012 durch die Einbringung des operativen Holding Geschäftsbetriebs im Wesentlichen wie folgt beeinflusst: Zum einen entstanden durch die Einbringung auf Ebene der Volkswagen AG Erträge in Höhe von insgesamt 1.526 Mio. €; zum anderen resultierten Aufwendungen aus der Ausbuchung der zuvor erfolgsneutral im kumulierten übrigen Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen der Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 184 Mio. €. Auf Anhangangabe „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen.

[5] Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2012	2011
Zinsaufwendungen aus Darlehen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	102	175
Darlehenszinsen gegenüber Kreditinstituten	27	135
Zinsaufwendungen aus Darlehen gegenüber assoziierten Unternehmen	9	0
Zinsen aus der Anwendung der Effektivzinsmethode	9	36
Stundungszinsen	2	6
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	10	22
	159	374

Die Zinsen aus der Anwendung der Effektivzinsmethode betreffen die nach der Effektivzinsmethode ermittelten Gesamtzinsaufwendungen aus der Finanzierungstätigkeit. In den Finanzierungsaufwendungen sind Zinsaufwendungen in Höhe von 156 Mio. € (Vorjahr: 367 Mio. €) aus Finanzinstrumenten enthalten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

[6] Finanzerträge

Mio. €	2012	2011
Zinserträge aus Darlehen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	105	181
Beteiligungserträge	13	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	11	8
	129	189

Die Beteiligungserträge betreffen die von der Porsche Holding Stuttgart GmbH im Zeitraum zwischen der Beendigung der Bewertung at Equity und dem Abgang dieser Beteiligung erhaltene Dividende.

In den Finanzerträgen sind Zinserträge in Höhe von 116 Mio. € (Vorjahr: 189 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. €	2012	2011
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Inland	3	-42
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Ausland	2	3
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag	5	-39
davon periodenfremde Erträge/Aufwendungen	-1	-42
Latenter Steueraufwand/-ertrag Inland	27	8
Latenter Steueraufwand/-ertrag Ausland	0	0
Latente Steuern	27	8
Ertragsteuern	32	-31

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.

Der tatsächliche Steueraufwand wurde aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste um 7 Mio. € gemindert.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 2.241 Mio. € (Vorjahr: 2.293 Mio. €) und sind unverfallbar.

In der Berichtsperiode liegen abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 19 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) vor, 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. €	2012	2011
Ergebnis vor Steuern	7.861	28
Konzernsteuersatz	30 %	30 %
Erwartete Ertragsteuern	2.358	8
Steuersatzbedingte Abweichungen	-2	-4
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-2.313	-12
Ansatz und Bewertung latente Steuern	-3	19
Aperiodische Effekte	-8	-42
Ausgewiesene Ertragsteuern	32	-31

Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung latente Steuern“ enthält im Wesentlichen nicht angesetzte latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Differenzen und gegenläufig die zusätzliche Aktivierung latenter Steuern auf Verlustvorträge (9 Mio. €). Der Posten „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Berichtsjahr im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen und die Effekte im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Durchführung der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs einschließlich der damit verbundenen Entkonsolidierungen. Die aperiodischen Effekte resultieren im Wesentlichen aus der erstmaligen Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen.

Die aktiven und passiven latenten Steuern auf Ebene der einzelnen Bilanzposten werden in der folgenden Übersicht dargestellt:

Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
At Equity bewertete Anteile	0	0	90	54
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	1	0
Steuerliche Verlustvorträge	55	46	0	0
Pensionsrückstellungen	0	1	0	0
Sonstige Rückstellungen	1	3	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	0	4
Wertberichtigung auf aktive latente Steuern	0	0	0	0
Wertaufholung auf aktive latente Steuern	0	0	0	0
Bruttowert	56	50	91	58
Saldierung	-56	-50	-56	-50
Bestand laut Konzernbilanz	0	0	35	8

[8] Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner

Der Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner, der auf die Inhaber des Hybridkapitals bis zu dessen Abgang infolge der Betriebseinbringung entfällt (vgl. hierzu die Anhangangabe „Konsolidierungskreis“), beträgt 11 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €).

[9] Ergebnis je Aktie

		2012	2011
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	7.829	59
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	Mio. €	11	22
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	7.818	37
Ergebnisanteil Stammaktien (unverwässert)	Mio. €	3.908,5	17,7
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (unverwässert)	Mio. €	3.909,5	19,3
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert)	Mio. €	3.908,5	17,7
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert)	Mio. €	3.909,5	19,3
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	153.125.000	137.524.543
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	153.125.000	137.524.543
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert)	€	25,52	0,13
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	€	25,53	0,14
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	€	25,52	0,13
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	€	25,53	0,14

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. Die den Vorzugsaktionären zustehende Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie wurde bei der Ermittlung des Ergebnisses je Stammaktie mindernd berücksichtigt, was zu der vorliegenden Abweichung zwischen dem Ergebnis je Stammaktie und dem Ergebnis je Vorzugsaktie führt.

Die im Rahmen der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung neu ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien wurden anteilig in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie der Vergleichsperiode einbezogen.

Maßnahmen, die zu Verwässerungseffekten führen, ergaben sich nicht.

[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 Termingelder) sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt. Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt.

Der Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit umfasst den Nettozahlungsmittelzufluss aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sowie Veränderungen der Geldanlagen in Termingelder.

Im Zahlungsmittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen, aus der Tilgung von Krediten und aus den Ausschüttungen an Hybridkapitalgeber auch Zahlungsmittelabflüsse aus dem Rückkauf von Hybridkapital sowie im Vorjahr Zahlungsmittelzuflüsse aus der Aufnahme von Krediten und aus der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung enthalten.

Demgegenüber wird, ausgehend vom Ergebnis nach Steuern, der Mittelzu- und -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge, das sind im Wesentlichen die Veränderungen der Rückstellungen, der Gewinn aus der im Geschäftsjahr 2012 durchgeführten Betriebseinbringung sowie sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. In den zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen sind im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus der laufenden Wertfortschreibung der at Equity bewerteten Anteile sowie aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH enthalten.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

Mio. €	2012	2011
Gezahlte Zinsen	- 141	- 366
Erhaltene Zinsen	114	191

Die Überleitung der flüssigen Mittel und Termingeldanlagen laut Bilanz zum Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	2.862	469
- Termingeldanlagen	- 1.960	- 101
Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	902	368

Der Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung enthält flüssige Mittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Bei den Termingeldanlagen handelt es sich um kurzfristige Anlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[11] Entwicklung der at Equity bewerteten Anteile

Die at Equity bewerteten Anteile enthalten zum 31. Dezember 2012 ausschließlich den Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG. Die erforderliche Eliminierung des Zwischengewinns auf den Ertrag aus der Betriebseinbringung minderte den Buchwert um 1.629 Mio. €. Auf die Anhangangabe „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen.

Zum 31. Dezember 2011 setzten sich die at Equity bewerteten Anteile aus dem Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 24.272 Mio. € und einem Buchwert für die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 3.736 Mio. € zusammen.

70 Millionen von der Porsche SE an der Volkswagen AG gehaltene Stammaktien sind für gegebenenfalls passivierte Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und für die ungenutzte revolvingende Kreditlinie bis zu deren Begleichung oder sonstigem Entfall verpfändet (vgl. Anhangangabe [19]). Die durch das erstrangige Pfandrecht gesicherte Hauptforderung der Konsortialbanken valuiert aufgrund der nicht in Anspruch genommenen Kreditlinie derzeit nicht. Das Pfandrecht sichert die Rückzahlungsansprüche einer möglichen zukünftigen Inanspruchnahme der revolvingenden Kreditlinie durch die Gesellschaft. Die Porsche SE kann weiterhin die Stimmrechte für diese Stammaktien ausüben und ist, vorbehaltlich abweichender Weisung eines Pfandgläubigers in restriktiven Ausnahmefällen, weiterhin berechtigt, über Dividenden aus diesen Stammaktien frei zu verfügen. Ohne vorherige schriftliche Zustimmung eines Sicherheitstreuhänders war und ist eine Veräußerung aller verpfändeten Stammaktien vor der Rückführung der erstrangig gesicherten Verbindlichkeiten bzw. Kündigung der entsprechenden Kreditzusagen nicht zulässig. Die Porsche SE hat jedoch Anspruch auf Erteilung der Zustimmung des Sicherheitstreuhänders, soweit die Veräußerungserlöse zur Tilgung der Kreditlinie bzw. zur Reduzierung der Kreditzusage verwendet werden und alle nicht verpfändeten Aktien an der Volkswagen AG zuvor oder zeitgleich veräußert werden bzw. worden sind. Darüber hinaus kann die Porsche SE mit den Aktien in Zusammenhang stehende Bezugsrechte veräußern. Die Porsche SE konnte indes auch bereits vor der vollständigen Tilgung des in Anspruch genommenen Konsortialkredits und vor der Einbringung ihres Holding Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG ihre Stimmrechte ausüben und war, vorbehaltlich abweichender Weisung eines Pfandgläubigers in restriktiven Ausnahmefällen, berechtigt, über Dividenden aus den Stamm- und Vorzugsaktien frei zu verfügen.

[12] Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Derivative Finanzinstrumente	0	232
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte		
gegen Gemeinschaftsunternehmen	0	4.030
gegen assoziierte Unternehmen	5	0
Übrige sonstige Forderungen und Vermögenswerte	11	12
	16	4.274
davon langfristig	2	4.253
davon kurzfristig	14	21

Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden zuvor als langfristig ausgewiesene sonstige Forderungen und Vermögenswerte sowie derivative Finanzinstrumente mit einem Buchwert von insgesamt 4.048 Mio. € ausgebucht. Auf die Anhangangabe „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen.

Die in der Vergleichsperiode ausgewiesenen Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen bestanden gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns. Diesen Forderungen standen zum 31. Dezember 2011 Finanzschulden gegenüber diesen Gesellschaften in Höhe von 3.880 Mio. € gegenüber. An einer Darlehensforderung gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH (als Rechtsnachfolgerin der Porsche Zwischenholding GmbH) in Höhe von 2.703 Mio. € bestand ein Pfandrecht zugunsten dieser Gesellschaft. Dieses Pfandrecht diente der Besicherung einer Verbindlichkeit der Porsche SE gegenüber der Porsche Holding Stuttgart GmbH in gleicher Höhe, die unter den Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen erfasst wurde. Die Porsche Holding Stuttgart GmbH war zur Verwertung des Pfandrechts berechtigt, wenn die Porsche SE mit fälligen Zahlungen in Bezug auf die gesicherte Verbindlichkeit gegenüber der Porsche Holding Stuttgart GmbH in Verzug geraten sollte. Aufgrund der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind die vorbezeichneten Forderungen und Verbindlichkeiten nebst Pfandrecht weggefallen.

Während der Darlehenslaufzeit bestand keine Aufrechnungsmöglichkeit, solange kein zwingender oder fakultativer Insolvenzgrund bei der Porsche SE eingetreten ist. Mit Fälligkeit des Darlehensrückzahlungsanspruchs hätte die Aufrechnung erklärt werden können. Die Volkswagen AG wäre bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Holding Stuttgart GmbH für die Darlehensverpflichtung dieser Gesellschaft gegenüber der Porsche SE eingestanden, 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 bestand bis zum Vollzug der Einbringung eine entsprechende Einstandspflicht der Volkswagen AG hinsichtlich einer Darlehensforderung gegen die Porsche AG in Höhe von 1.313 Mio. €. (Vorjahr: 1.313 Mio. €). Der Darlehensvertrag enthielt außerdem eine Vorfälligkeitsklausel im Falle der Insolvenz der Porsche AG. Eine Aufrechnung mit der bis zum Vollzug der Einbringung vorhandenen Verbindlichkeit gegenüber der Porsche AG in Höhe von 1.177 Mio. € (Vorjahr: 1.177 Mio. €) war nicht möglich, solange kein zwingender oder fakultativer Insolvenzgrund bei der Porsche AG eingetreten. Vor dem Vollzug der Einbringung überstiegen die Darlehensforderungen gegen den Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern die korrespondierenden Finanzschulden um 136 Mio. € (Vorjahr: 136 Mio. €). Für diesen Teilbetrag bestand somit weder eine Einstandserklärung der Volkswagen AG noch eine Aufrechnungsmöglichkeit. Infolge der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG zum 1. August 2012 wurde diese Verpflichtung auf den Volkswagen Konzern übertragen, so dass nach erfolgter Einbringung hieraus keine Einstandspflichten der Volkswagen AG gegenüber der Porsche SE resultieren können.

Zum 31. Dezember 2012 sind keine Haftungsvergütungen aus Finanzgarantien unter den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten aktiviert (Vorjahr: 1 Mio. €).

Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte sind unverzinslich. In den langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind zum 31. Dezember 2012 keine derivativen Finanzinstrumente enthalten (Vorjahr: 232 Mio. €).

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte abzüglich der derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 16 Mio. € (Vorjahr: 4.042 Mio. €). Dieser teilt sich auf die finanziellen Forderungen mit einem Buchwert von 10 Mio. € (Vorjahr: 4.029 Mio. €) und die nicht-finanziellen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte mit einem Buchwert von 6 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) auf. Zum 31. Dezember 2012 sind keine Finanzgarantien aktiviert (Vorjahr: 1 Mio. €). In den nicht-finanziellen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind im Wesentlichen Abgrenzungen enthalten.

Die positiven beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Zeitwerte aus:		
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	0	232
Vermögenswerte, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	0	232

Die Optionen auf sonstige Unternehmensanteile enthielten den positiven beizulegenden Zeitwert für die Put-Option auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe [21] näher erläutert.

[13] Ertragsteuerforderungen

Die Ertragsteuerforderungen betreffen überwiegend Rückforderungen von Kapitalertragsteuern (inklusive Solidaritätszuschlag), die im Zusammenhang mit Ausschüttungen bzw. Dividenden stehen. In dem Posten ist die Kapitalertragsteuer (inklusive Solidaritätszuschlag) enthalten, die aus der von der Porsche Holding Stuttgart GmbH vor der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG beschlossenen Vorabgewinnausschüttung resultierte. Hiermit verbundene Ansprüche der Porsche SE auf künftige Erstattung wurden an ein assoziiertes Unternehmen abgetreten. Auf die Anhangangabe „Konsolidierungskreis“ und die Anhangangabe [20] wird verwiesen.

[14] Flüssige Mittel und Termingeldanlagen

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der flüssigen Mittel und Termingeldanlagen.

[15] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Porsche SE Konzern-Eigenkapitalspiegel dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt wie zum Ende der Vergleichsperiode 306,25 Mio. € und ist unverändert in 153.125.000 Stammaktien sowie 153.125.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 € entfällt, aufgeteilt und voll eingezahlt. Die Vorzugsaktien sind bei Vorliegen eines Bilanzgewinns und eines entsprechenden Ausschüttungsbeschlusses mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

In der Vergleichsperiode wurde im Zeitraum zwischen dem 27. März und dem 13. April 2011 eine Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen durchgeführt. Mit Eintragung der Durchführung in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart am 13. April 2011 wurde das Grundkapital der Gesellschaft von 175.000.000,00 € um 131.250.000,00 € auf 306.250.000,00 € durch Ausgabe von 65.625.000 neuen Stammaktien (Stückaktien) und von 65.625.000 neuen Vorzugsaktien (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von 1,00 € erhöht. Das gezeichnete Kapital der Porsche SE setzt sich seither aus 153.125.000 Stück Stammaktien und 153.125.000 Stück Vorzugsaktien zusammen.

Als Bezugspreis wurden 38,00 € je neuer Stamm- bzw. Vorzugsaktie festgelegt. Unter Berücksichtigung von Transaktionskosten in Höhe von 95 Mio. € ergab sich ein Nettoemissionserlös von 4.893 Mio. €.

Kapitalrücklage

Im Geschäftsjahr 2011 erhöhte sich die Kapitalrücklage infolge der durchgeführten Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen von 122 Mio. € um 4.762 Mio. € auf 4.884 Mio. €. Die Erhöhung ergab sich aus den von den Aktionären gezahlten Aufgeldern in Höhe von 4.857 Mio. €; gegenläufig wirkten sich Transaktionskosten für direkt im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung entstandene Kosten z. B. für Banken, Anwälte und Wirtschaftsprüfer in Höhe von 95 Mio. € aus.

Gewinnrücklagen

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um die Rücklage für angesammelte Gewinne und die Rücklage für at Equity bewertete Anteile.

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.

Die im Eigenkapital dargestellten sonstigen Eigenkapitalveränderungen auf Ebene at Equity bewerteter Anteile enthalten die der Porsche SE zuzurechnenden anteiligen Änderungen in der Beteiligungsquote nicht beherrschender Anteilseigner im Volkswagen Konzern, die in dessen Konzernabschluss nicht zu einer Änderung der Beherrschungssituation führten und daher dort erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen waren. Darüber hinaus werden weitere Veränderungen des Eigenkapitals des Volkswagen Konzerns, die nicht Bestandteil des Gesamtergebnisses sind, in diesem Posten erfasst.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2012 einen Bilanzgewinn in Höhe von 744 Mio. € aus (Vorjahr: 232 Mio. €). Ein Vorschlag an die Hauptversammlung zur Verwendung des Bilanzgewinns lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses durch den Vorstand noch nicht vor.

Die Regelungen des im Oktober 2011 abgeschlossenen Konsortialkredits sahen eine Beschränkung der ausschüttbaren Dividenden pro Geschäftsjahr auf die Gesamtsumme der im Geschäftsjahr erhaltenen Ausschüttungen von der Volkswagen AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH vor. Aufgrund der erfolgten vollständigen Tilgung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurde diese Beschränkung im Geschäftsjahr 2012 wieder aufgehoben.

In der Rücklage für at Equity bewertete Anteile werden direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Beteiligungen separat erfasst. Darüber hinaus gibt es im Porsche SE Konzern keine weiteren Aufwendungen und Erträge, die direkt im Eigenkapital erfasst werden. Die Veränderung der direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträge ist somit im Eigenkapitalspiegel als Veränderung der Rücklage für at Equity bewertete Anteile dargestellt.

In den direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen aus at Equity bewerteten Anteilen sind folgende Bestände enthalten: Erträge aus der Währungsumrechnung vor Steuern in Höhe von 1.199 Mio. € (Vorjahr: 1.360 Mio. €), Erträge aus der Marktbewertung von Wertpapieren vor Steuern in Höhe von 206 Mio. € (Vorjahr: 98 Mio. €), Erträge aus Cashflow Hedges vor Steuern in Höhe von 131 Mio. € (Vorjahr: Aufwendungen 1.088 Mio. €), direkt im Eigenkapital erfasste Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen nach Steuern in Höhe von 105 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) sowie Steueraufwendungen in Höhe von 51 Mio. € (Vorjahr: Steuererträge 348 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2012 wurden direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen in Höhe 184 Mio. € (Vj.: 0 Mio. €) als Folge der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (vgl. hierzu die Erläuterungen in der Anhangangabe „Konsolidierungskreis“).

Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber

Das Hybridkapital hatte zum Stichtag des vorangegangenen Geschäftsjahres ein Nominalvolumen von 360 Mio. €. Es verfügte über eine unbegrenzte Laufzeit und stellte gemäß der Regelungen des IAS 32 Eigenkapital des Konzerns dar.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2012 hat der Porsche SE Konzern Hybridkapital mit einem Nominalvolumen von 50 Mio. € zurückgekauft. Die Differenz zwischen dem Kaufpreis in Höhe von 52 Mio. € und dem anteiligen Buchwert in Höhe von 48 Mio. € wurde mit den angesammelten Gewinnen verrechnet. Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurde das verbliebene Hybridkapital mit einem Nominalvolumen von 310 Mio. € übertragen und war somit im Konzernabschluss der Porsche SE auszubuchen (auf die Anhangangabe „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen).

Kapitalmanagement

Ziel des Kapitalmanagements der Porsche SE 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 kontinuierlich 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. €	31.12.2012	31.12.2011
Eigenkapital	30.150	21.645
Anteil am Gesamtkapital	99 %	79 %
Langfristige Finanzschulden	300	5.871
Kurzfristige Finanzschulden	0	0
Summe Finanzschulden	300	5.871
Anteil am Gesamtkapital	1 %	21 %
Gesamtkapital	30.450	27.516

[16] 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 rückerstattungsfinanzierten 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) von 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	
	2012	2011
Abzinsungssatz	3,50	5,00
Lohn- und Gehaltssteigerungen	3,00	3,00
Karrieretrend	0,50	0,50
Rentensteigerungen	1,80	1,50

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen:

Mio. €	2012	2011
Stand am 1.1.	8	8
Dienstzeitaufwand	1	1
Zinsaufwand	0	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	2	0
Geleistete Rentenzahlungen	0	0
nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	0
Sonstige Veränderungen	-2	-1
Stand am 31.12.	9	8

Die im Periodenergebnis erfassten Beträge betreffen Aufwendungen für den Dienstzeitaufwand in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	2012	2011
Barwert der rückstellungsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	9	8
Nettoverpflichtung	9	8
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	-2	-1
Bilanzwerte zum 31.12.	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. €	2012	2011	RGJ 2010	2009/10	2008/09
Leistungsorientierte Verpflichtung	9	8	8	8	17.222
Planvermögen	0	0	0	0	-3.510
Unterdeckung (+)/Überdeckung (-)	9	8	8	8	13.712
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	-2,3 %	2,7 %	-8,8 %	1,7 %	-0,7 %
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-	-	-	-	-0,5 %

[17] Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen

Mio.€	31.12.2012		31.12.2011	
		davon Restlaufzeit bis ein Jahr		davon Restlaufzeit bis ein Jahr
Ertragsteuerrückstellungen	81	81	79	79
Sonstige Rückstellungen	127	113	109	92
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	7	7	7	7
Rückstellungen für Prozesskosten	41	27	40	24
Übrige sonstige Rückstellungen	79	79	62	61

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Gratifikationen, Jubiläumszuwendungen, Altersteilzeit und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die übrigen sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für sonstige Steuern und für Steuerstundungszinsen.

Der Zahlungsabfluss der sonstigen Rückstellungen wird zu 89 % innerhalb eines Jahres und zu 11 % in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren erwartet.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2012	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2012
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	7	7	4	3	7
Rückstellungen für Prozesskosten	40	8	6	1	41
Übrige Sonstige Rückstellungen	62	22	5	0	79
	109	37	15	4	127

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im Geschäftsjahr 2012 wie schon im Geschäftsjahr 2011 von untergeordneter Bedeutung.

[18] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Bei den ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) handelt es sich im Wesentlichen um Verbindlichkeiten aus Rechts- und Beratungsleistungen.

[19] Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Die Finanzschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
31.12.2012			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	0	0
Finanzschulden gegenüber assoziierten Unternehmen	300	0	300
Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	0	0	0
	300	0	300
31.12.2011			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.991	0	1.991
Finanzschulden gegenüber assoziierten Unternehmen	0	0	0
Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3.880	0	3.880
	5.871	0	5.871

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten wurden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Der Konsortialkredit der Porsche SE in Höhe von nominal 2,0 Mrd. € wurde nach Vollzug der Einbringung aus einem Teil der hieraus erhaltenen flüssigen Mittel vollständig getilgt. Die bislang ungenutzte, revolvingende Kreditlinie in Höhe von 1,5 Mrd. € wurde durch die Tilgung aufgrund der geltenden Bedingungen des Konsortialkreditvertrags vom Oktober 2011 auf 1,0 Mrd. € reduziert. Die grundsätzliche Fälligkeit dieser Kreditlinie zum 30. November 2013 sowie die Verlängerungsoption, mit der Möglichkeit die Fälligkeit unter bestimmten Bedingungen in zwei Schritten bis zum 30. Juni 2015 zu verlängern, bleiben unberührt. Zur Besicherung der Kreditlinie besteht weiterhin an 70 Millionen VW-Stammaktien der Porsche SE ein erstrangiges Pfandrecht zugunsten der Konsortialbanken (auf die Erläuterungen in Anhangangabe [11] hierzu wird verwiesen).

Aufgrund der Einbringung von Tochterunternehmen der Porsche SE und deren hieraus resultierenden Entkonsolidierungen waren im Konzernabschluss der Porsche SE zuvor im Rahmen von Konsolidierungsmaßnahmen zu eliminierende Finanzschulden in Höhe von 300 Mio. € zu passivieren, die seither gegenüber assoziierten Unternehmen erfasst werden.

Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden zudem Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen mit einem Buchwert von 3.880 Mio. € übertragen. Die Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestanden gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns. Ihnen standen bis zur Einbringung unter den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesene Darlehensforderungen in Höhe von 4.016 Mio. € gegenüber.

[20] Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Derivative Finanzinstrumente	0	5.087
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	503	0
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	1	150
	504	5.237
davon langfristig	0	5.087
davon kurzfristig	504	150

Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurde die zuvor als langfristig ausgewiesene Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH mit einem Buchwert von 4.682 Mio. € ausgebucht. Auf die Anhangangabe „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen handelt es sich im Wesentlichen um Verpflichtungen aus der Abtretung von noch ausstehenden Steuererstattungen an den Volkswagen Konzern, welche im Zusammenhang mit der von der Porsche Holding Stuttgart GmbH vor der Betriebseinbringung beschlossenen Vorabgewinnausschüttung stehen (auf die Anhangangabe „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen). Unter den Ertragsteuerforderungen sind korrespondierende Ansprüche gegenüber dem Finanzamt aus diesem Sachverhalt aktiviert.

Die sonstigen Verbindlichkeiten abzüglich der derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 504 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €). Dieser entfällt vollständig auf finanzielle sonstige Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 504 Mio. € (Vorjahr: 149 Mio. €). Zum 31. Dezember 2011 waren hierin zudem nicht-finanzielle sonstige Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 1 Mio. € enthalten.

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	0	5.087
Verbindlichkeiten aus Derivaten, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	0	5.087

Die Optionen auf sonstige Unternehmensanteile enthielten den beizulegenden Zeitwert der Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE bis zum Einbringungstichtag verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe [21] näher erläutert.

Sonstige Angaben

[21] 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 Volkswagen AG, die Entwicklung des Zinsniveaus an den Kapitalmärkten sowie das Monitoring der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. Durch diese Prozesse werden auch Risikokonzentrationen im Porsche SE Konzern analysiert. 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 Marktentwicklungen angepasst. Der Porsche SE Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf über den Einsatz derivativer Finanzinstrumente.

Zu weiteren Erläuterungen zu Risiken aus Finanzinstrumenten 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 grundsätzlich durch angemessene Wertberichtigungen unter Berücksichtigung bestehender Sicherheiten Rechnung getragen. Zur Reduzierung des Ausfallrisikos bei originären Finanzinstrumenten werden bei Bedarf verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie beispielsweise die Bonitätsüberwachung von Kontrahenten, die Einholung von Einstandsverpflichtungen oder Haftungsvergütungen. Zudem erfolgt die Anlage von flüssigen Mitteln und Termingeldanlagen zur Risikostreuung bei unterschiedlichen Kontrahenten. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie, bei Bedarf, derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und in geringerem Umfang internationale Kontrahenten. Derivative Finanzinstrumente werden dabei nach einheitlichen Vorgaben abgeschlossen und fortlaufend überwacht.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

Das Kredit- und Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte stellt sich nach Bruttobuchwerten folgendermaßen dar:

Mio. €	Weder überfällig noch wert- berichtigt
31.12.2012	
Sonstige finanzielle Forderungen	10
Finanzgarantien	0
Derivative Finanzinstrumente	0
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	2.862
	2.872
31.12.2011	
Sonstige finanzielle Forderungen	4.029
Finanzgarantien	1
Derivative Finanzinstrumente	232
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	469
	4.731

Innerhalb des Porsche SE Konzerns existieren keinerlei überfällige oder wertberichtigte finanziellen Vermögenswerte.

Die Bonitätseinstufung der Bruttobuchwerte weder überfälliger noch wertberichtigter finanzieller Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	Gesamt
31.12.2012			
Sonstige finanzielle Forderungen	10	0	10
Finanzgarantien	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	2.862	0	2.862
	2.872	0	2.872
31.12.2011			
Sonstige finanzielle Forderungen	4.029	0	4.029
Finanzgarantien	1	0	1
Derivative Finanzinstrumente	232	0	232
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	469	0	469
	4.731	0	4.731

Die mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen gegen 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 gegebenenfalls 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 1.000 Mio. € (Vorjahr: 3.500 Mio. €). Dieser wird zum Bilanzstichtag nicht in Anspruch genommen (Vorjahr: 2.000 Mio. €), so dass eine noch ungenutzte Linie in Höhe von 1.000 Mio. € (Vorjahr: 1.500 Mio. €) verbleibt. Auf die Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken auf Ebene des Porsche SE Konzerns sowie zu den Risiken im Zusammenhang mit finanzwirtschaftlichen Kennzahlen innerhalb der Risikoberichterstattung im Konzernlagebericht wird verwiesen.

Die liquiden Mittel umfassen die in der Bilanz ausgewiesenen flüssigen Mittel und Termingeldanlagen.

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
31.12.2012				
Finanzschulden	21	376	0	397
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7	0	0	7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	501	0	0	501
Finanzgarantien	1.674	0	0	1.674
	2.203	376	0	2.579
31.12.2011				
Finanzschulden	382	6.247	0	6.629
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	0	0	9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	150	0	0	150
Finanzgarantien	2.152	0	0	2.152
	2.693	6.247	0	8.940

Die Finanzgarantien sind im Wesentlichen für Finanzschulden des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns ausgesprochen. Für diese Finanzgarantien besteht zum Bilanzstichtag eine Freistellungsverpflichtung der Volkswagen AG in Höhe von 100 % (Vorjahr: 49,9 %); dies entspricht einer Freistellungsverpflichtung in Höhe von 1.674 Mio. € (Vorjahr: 1.074 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 Zinsrisiken sowie bis zu deren Übertragung im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG Risiken aus den Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ausgesetzt. Die Risiken resultierten insbesondere aus Schwankungen des allgemeinen Zinsniveaus, aus den Schwankungen im Unternehmenswert der Porsche Holding Stuttgart GmbH und in geringem Umfang aus Geldanlagen. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken bei Bedarf teilweise durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen bzw. auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch den Finanzbereich 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.

4.2 Marktpreisrisiken

Das Marktpreisrisiko aus Schwankungen des allgemeinen Zinsniveaus und aus den Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH wurde auf Basis einer Sensitivitätsanalyse ermittelt. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wurde durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

4.2.1 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko resultiert grundsätzlich 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 Marktwert bei festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten auswirken. Die Porsche SE wird auch zukünftig die Entwicklung des Zinsniveaus permanent verfolgen und, sofern erforderlich, wirtschaftlich sinnvolle Absicherungen gegenüber Zinsänderungsrisiken situationsabhängig vornehmen.

Nachfolgend werden Effekte auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital dargestellt, die aus Marktzinssätzen als Risikovariablen resultieren. Eine Erhöhung des Marktzinsniveaus zum 31. Dezember 2012 um 100 bps (Vorjahr: 50 bps) hätte sich nicht auf das Eigenkapital ausgewirkt. Ein Absinken des Marktzinsniveaus zum 31. Dezember 2012 um 100 bps hätte sich, wie im Vorjahr, ebenfalls nicht auf das Eigenkapital ausgewirkt. Wenn das Marktzinsniveau im Geschäftsjahr 2012 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 12 Mio. € niedriger (Vorjahr: 35 Mio. € niedriger) gewesen. Wenn das Marktzinsniveau im Geschäftsjahr 2012 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 12 Mio. € höher gewesen (Vorjahr: 35 Mio. € höher).

4.2.2 Risiko aus Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH

Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden in der Berichtsperiode die Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zu diesem Zeitpunkt verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH auf die Volkswagen AG übertragen. Daher ergaben sich zum Bilanzstichtag keinerlei Risiken mehr aus diesen Optionen.

Das Marktpreisrisiko resultierte insbesondere aus der Schwankung des Unternehmenswerts der Porsche Holding Stuttgart GmbH. Dies hatte Auswirkungen auf die Bewertung der Put- und der Call-Optionen und damit auf deren Bewertung in der Bilanz sowie auf das Ergebnis und damit auf die Gewinn- und Verlustrechnung. Die Ermittlung des Unternehmenswerts basierte auf den für Zwecke des Werthaltigkeitstests für die at Equity bewertete Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH verwendeten, wesentlichen Bewertungsparametern (auf die Darstellung dieser Parameter in der Anhangangabe „Konsolidierungsgrundsätze“ wird verwiesen). Das Risiko aus der Schwankung des Unternehmenswerts wurde mittels einer Sensitivitätsanalyse ermittelt.

Wenn der Unternehmenswert der Porsche Holding Stuttgart GmbH zum 31. Dezember 2011 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Konzernergebnis um 931 Mio. € niedriger ausgefallen. Wenn der Unternehmenswert zum 31. Dezember 2011 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Konzernergebnis um 932 Mio. € höher ausgefallen.

Eine teilweise kompensatorische Wirkung ergab sich aus der Bewertung der Beteiligung an der Volkswagen AG at Equity, da sich die Bilanzierung der Optionen auf Ebene der Volkswagen AG gegenläufig im anteiligen, der Porsche SE zuzurechnenden Ergebnis in Höhe ihres Kapitalanteils an der Volkswagen AG auswirkte.

5 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	
31.12.2012				
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	0	0	0	0
	0	0	0	0
31.12.2011				
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	0	7.886	0	7.886
	0	7.886	0	7.886

Für derivative Finanzinstrumente wird kein Hedge Accounting angewendet. Die Nominalvolumina der Optionen auf sonstige Unternehmensanteile enthielten im Vorjahr in Höhe von 3.943 Mio. € die Put-Option sowie in gleicher Höhe die Call-Option auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH.

Marktwerte der Derivate-Volumina wurden anhand der Marktdaten zum Bilanzstichtag sowie, sofern keine geeigneten Marktdaten verfügbar sind, auch anhand 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. Die hierfür zugrunde zu legenden Zins- bzw. Diskontierungssätze wurden auf der Grundlage des EURIBOR ermittelt.

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	31.12.2012		31.12.2011	
		Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva					
Derivative Finanzinstrumente	HfT	0	0	232	232
Sonstige finanzielle Forderungen	LaR	10	10	4.029	4.249
Finanzgarantien	LaR	0	0	1	1
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	LaR	2.862	2.862	469	469
Passiva					
Finanzschulden	FLAC	300	374	5.871	6.097
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	7	7	9	9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	504	504	149	149
Derivative Finanzinstrumente	HfT	0	0	5.087	5.087

Aus Wesentlichkeitsgründen wird der beizulegende Zeitwert für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

In der Bilanz werden die beizulegenden Zeitwerte der Finanzderivate gegebenenfalls 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. €	31.12.2012	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	0
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	0
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	0
Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	0	0

Mio. €	31.12.2011	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivative Finanzinstrumente	232	0	0	232
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	232	0	0	232
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivative Finanzinstrumente	5.087	0	0	5.087
Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	5.087	0	0	5.087

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 bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH erfolgte daher zu Stufe 3.

Die Veränderung der beizulegenden Zeitwerte, die im Geschäftsjahr 2012 sowie im Geschäftsjahr 2011 Stufe 3 zugeordnet wurden, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Mio. €	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden
Stand am 1.1.2012	232	-5.087
Zugänge (Zukäufe)	0	0
Umgliederung von Stufe 2 in Stufe 3	0	0
Gesamtergebnis	0	0
erfolgswirksam	- 200	405
erfolgsneutral	0	0
Abgang (Verkäufe)	32	4.682
Stand am 31.12.2012	0	0

Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse Geschäftsjahr 2012

Sonstiges betriebliches Ergebnis	- 200	405
davon entfallend auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	0

Mio. €	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden
Stand am 1.1.2011	459	-942
Zugänge (Zukäufe)	0	0
Umgliederung von Stufe 2 in Stufe 3	0	0
Gesamtergebnis	0	0
erfolgswirksam	- 227	- 4.145
erfolgsneutral	0	0
Abgang (Verkäufe)	0	0
Stand am 31.12.2011	232	-5.087

Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse Geschäftsjahr 2011

Sonstiges betriebliches Ergebnis	- 227	- 4.145
davon entfallend auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	- 227	- 4.145

Die für die Bewertung der von der Porsche SE gehaltenen Optionen auf die dort bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH maßgebliche Risikovariablen war insbesondere der jeweilige Unternehmenswert. Die Effekte aus einer Änderung dieser Risikovariablen auf das Ergebnis werden in Abschnitt 4.2.2 dieser Anhangangabe dargestellt.

Die Zuordnung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden im Sinne des IAS 39 auf die jeweiligen Bewertungskategorien stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	0	232
davon zu Handelszwecken gehalten (HfT)	0	232
Kredite und Forderungen (LaR)	2.872	4.499
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	0	5.087
davon zu Handelszwecken gehalten (HfT)	0	5.087
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	811	6.029

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2012	2011
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente	205	-4.372
davon zu Handelszwecken gehalten (HfT)	205	-4.372
Kredite und Forderungen (LaR)	112	189
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	-152	-367

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten ergeben sich aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Kredite und Forderungen umfassen Zinserträge.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten beinhalten überwiegend Zinsaufwendungen.

[22] Rechtsstreitigkeiten

Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Stuttgart

Nach Kenntnis der Porsche SE – die nicht Beteiligte im Strafverfahren ist und daher nur eingeschränkte Kenntnis von Gegenstand und Stand der Ermittlungen hat – hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart im Dezember 2012 gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien Anklage zur Großen Wirtschaftsstrafkammer beim Landgericht Stuttgart erhoben.

Den Angeschuldigten wird – so die Pressemitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 19. Dezember 2012 – vorgeworfen, in von ihnen im Jahr 2008 veranlassten öffentlichen Erklärungen des Unternehmens in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG unrichtige Angaben gemacht zu haben. In fünf Erklärungen im Zeitraum zwischen 10. März 2008 und 2. Oktober 2008 habe die Porsche SE eine angeblich bereits feststehende Absicht zur Aufstockung ihrer Beteiligung auf 75 % dementiert. Die Staatsanwaltschaft geht mit ihrer erhobenen Anklage davon aus, dass die angeschuldigten ehemaligen Vorstandsmitglieder spätestens im Februar 2008 die Absicht hatten, die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG in Vorbereitung eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags noch im ersten Quartal 2009 auf 75 % des stimmberechtigten Kapitals zu erhöhen. Ab März 2008 – so die Staatsanwaltschaft Stuttgart – hätten die ehemaligen Vorstandsmitglieder damit begonnen, die entsprechende Beteiligungserhöhung durch den Erwerb entsprechender Kurssicherungsgeschäfte auf VW-Stamm- und Vorzugsaktien konkret vorzubereiten. Die von der Anklage umfassten Dementis der Porsche SE hätten auch eine tatsächliche Einwirkung auf den Börsenpreis der Volkswagen-Stammaktie gehabt. Konkrete Anleger seien hierdurch zur Veräußerung bereits gehaltener Volkswagen-Stammaktien und zur Tötigung von Leerverkäufen in Volkswagen-Stammaktien veranlasst worden.

Das Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wiedeking und Härter hinsichtlich des Vorwurfs der Untreue ist – wie die Staatsanwaltschaft Stuttgart mit der bereits zitierten Pressemitteilung vom 19. Dezember 2012 mitgeteilt hat – eingestellt worden.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat gegen drei Verantwortliche aus dem Finanzbereich der Porsche SE wegen des Verdachts des Kreditbetrugs Anklage zur Großen Wirtschaftsstrafkammer beim Landgericht Stuttgart erhoben. Mit Beschluss des Landgerichts Stuttgart vom 25. Juni 2012 wurde das Hauptverfahren eröffnet. Der Vorwurf besteht darin, dass im Rahmen der Verhandlungen über eine Anschlussfinanzierung für den im März 2009 zur Rückzahlung fälligen 10-Milliarden-Euro-Kredit gegenüber einem der beteiligten Kreditinstitute unrichtige Angaben über die von der Porsche SE gehaltenen Derivate in Bezug auf VW-Stammaktien gemacht worden seien. Die Hauptverhandlung hat am 5. September 2012 begonnen und dauert noch an. Am 26. November 2012 hat das Landgericht in öffentlicher Hauptverhandlung mitgeteilt, dass das Verfahren gegen einen der Angeklagten gemäß § 153a StPO eingestellt werde.

Die Porsche SE hält sämtliche erhobenen Vorwürfe der Staatsanwaltschaft Stuttgart für unbegründet.

Schadensersatzklagen in den USA

Beim United States District Court des Southern District of New York in den USA haben im Jahr 2010 46 Kläger sechs Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE erhoben. Die Kläger haben behauptete Schäden in Höhe von mehr als 2,5 Mrd. US-Dollar geltend gemacht. In drei der sechs Klagen sind Beklagte auch die früheren Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter. In den Klagen wird behauptet, die Porsche SE habe im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen Aktiengesellschaft während des Jahres 2008 Marktmanipulation begangen und falsche und irreführende Angaben gemacht und damit gegen den United States Securities Exchange Act verstoßen sowie Betrug im Sinne des Common Law begangen. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen keine Aussicht auf Erfolg haben und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags (sogenannte Motion to Dismiss) entgegengetreten. Das US-Gericht gab der Motion to Dismiss statt und wies am 30. Dezember 2010 sämtliche Klagen vollständig ab. Gegen diese Entscheidung haben 32 der ursprünglich 46 Kläger beim United States Court of Appeals for the Second Circuit Rechtsmittel eingelegt. Am 24. Februar 2012 fand die mündliche Verhandlung statt. Das Rechtsmittelverfahren läuft. Anfang März 2013 haben 12 der insgesamt zuletzt 32 Kläger im Berufungsverfahren vor dem U.S. Court of Appeals for the Second Circuit ihre Berufung mit Zustimmung der Porsche SE zurückgenommen. Die Berufungsrücknahme bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Annahme durch das Gericht. Das Berufungsverfahren in Bezug auf die verbleibenden 20 Kläger bleibt von der Berufungsrücknahme unberührt. Die Porsche SE hält die Klagen weiterhin für unzulässig und unbegründet. Für die 12 Kläger, die ihre Berufung nunmehr zurückgenommen haben, ist beim Landgericht Braunschweig seit Ende 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE anhängig, die von der Berufungsrücknahme unberührt bleibt. Mit dieser Klage wurde zuletzt ein Gesamtschaden von ca. 1,8 Mrd. € geltend gemacht, wobei offen geblieben ist, in welchem Umfang damit auch ein Schaden geltend gemacht wird, der bereits vor dem U.S. Court verfolgt wurde. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.

Drei der Kläger reichten zudem am 18. Februar 2011 und weitere 23 der Kläger reichten am 15. März 2011 zwei Schadensersatzklagen bei einem Gericht des US-Bundesstaats New York (Eingangsgericht) ein. In ihren Klagen behaupteten sie Ansprüche wegen Betrugs im Sinne des Common Law und ungerechtfertigter Bereicherung aufgrund ähnlicher Behauptungen wie in ihren oben genannten Klagen. Die Kläger behaupteten, mindestens 1,4 Mrd. US-Dollar verloren zu haben. Der Klageabweisungsantrag (sogenannte Motion to Dismiss) der Porsche SE und Antrag auf Entscheidung im beschleunigten Verfahren wurden am 6. August 2012 abgewiesen. Die Porsche SE legte gegen diese Abweisung Rechtsmittel bei der New York Supreme Court Appellate Division for the First Department (Berufungskammer) ein und beantragte die Aussetzung der Discovery (Verfahren zur Offenlegung von Dokumenten) im Verfahren vor dem Eingangsgericht, solange die Entscheidung über das Rechtsmittel ausstand. Dem Antrag der Porsche SE auf Aussetzung der Discovery, solange die Entscheidung über Rechtsmittel der Porsche SE ausstand, wurde am 9. Oktober 2012 stattgegeben. Am 27. Dezember 2012 hob die Berufungskammer die Entscheidung des Eingangsgerichts auf und wies die Schadensersatzklagen ab. Die Kläger stellten daraufhin am 10. Januar 2013 einen Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung. Am 31. Januar 2013 haben die Parteien eine Vereinbarung geschlossen, in der sich die Porsche SE bereit erklärt hat, auf Einreden der Verjährung zu verzichten, sofern die Kläger ihre Ansprüche innerhalb von 90 Tagen vor einem deutschen Gericht erheben und soweit diese Ansprüche nicht schon verjährt gewesen waren als die Kläger

erstmalig Klage in den USA erhoben hatten. Unabhängig davon hält die Porsche SE die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet. Im Rahmen der Vereinbarung haben die Kläger ihren Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung zurückgenommen. Die Parteien haben dem Erlass eines endgültigen Urteils zugestimmt, das die Ansprüche der Kläger gegen die Porsche SE in dem Verfahren vor dem Gericht des US-Bundesstaats New York vollumfänglich abweist.

Schadensersatzverfahren in Deutschland und England

In den Jahren 2009, 2010 und 2011 hatten Marktteilnehmer in Deutschland Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE und zum Teil auch gegen die Volkswagen AG beantragt. Mit gleicher Begründung wurden von verschiedenen Marktteilnehmern weitere Güteverfahren gegen die Porsche SE beantragt; die Anträge gingen der Gesellschaft im Januar, Februar und November 2012 zu. Diese neuen Anträge richteten sich zum Teil zugleich gegen die Volkswagen AG sowie in einem Fall auch gegen die Porsche AG. Sämtliche, im Rahmen von Güteanträgen behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich entweder auf angeblich entgangene Gewinne oder angeblich erlittene Verluste und werden von den Marktteilnehmern insgesamt mit rund 3,3 Mrd. € beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

Im Januar 2011 hat eine Privatperson Klage gegen die Porsche SE und einen weiteren Beklagten auf Leistung von Schadensersatz in Höhe von rund 3 Mio. € erhoben. Der Kläger hat 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. Eine mündliche Verhandlung fand am 27. Juni 2012 statt. Mit Urteil vom 19. September 2012 wies das Landgericht Braunschweig die Klage ab. Der Kläger hat keine Berufung eingelegt, so dass das Urteil rechtskräftig ist.

Im Oktober 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, an welche insgesamt 41 Investmentfonds, Versicherungen und sonstige Gesellschaften angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,1 Mrd. € abgetreten haben sollen, Klage beim Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE und die Volkswagen AG erhoben. Bei den 41 Gesellschaften handelt es sich zum Teil um Antragsteller in den oben genannten Güteverfahren. Vier der Gesellschaften sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und bislang erfolglos waren. Im Dezember 2011 wurde diese Klage erweitert, und die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat angebliche

Schadensersatzansprüche von 24 weiteren Gesellschaften aus angeblich abgetretenem Recht in Höhe von rund 700 Mio. € geltend gemacht. Zwei dieser weiteren Gesellschaften sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und bislang erfolglos waren. Im Rahmen der Klageerweiterung im Dezember 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) zudem ihre ursprüngliche Klage insoweit teilweise zurückgenommen, als ein ursprünglich aus abgetretenem Recht geltend gemachter angeblicher Schadensersatzanspruch eines Investmentfonds in Höhe von rund 4,5 Mio. € nun nicht mehr geltend gemacht wird. Außerdem hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) im Dezember 2011 eine weitere Klage gegen die Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig eingereicht, in welcher angebliche Schadensersatzansprüche von fünf weiteren Gesellschaften wiederum aus angeblich abgetretenem Recht in Höhe von insgesamt rund 351 Mio. € geltend gemacht werden. Die Klägerin behauptet, dass die hinter den Klagen stehenden Gesellschaften im Jahr 2008 aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformationen sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE entweder nicht an Kurssteigerungen der Aktien der Volkswagen AG partizipiert hätten und ihnen dadurch Gewinne entgangen seien oder Derivatgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen seien und in Folge der Kursentwicklung aus diesen Geschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten hätten. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist den Klagen jeweils mit Klageerwiderungen entgegen getreten. Über die in beiden Prozessen gestellten Anträge der Porsche SE auf Stellung von Prozesskostensicherheit fand am 27. Juni 2012 jeweils eine mündliche Verhandlung statt. Nachdem sich die Gesellschaft und die Klägerin in beiden Prozessen auf eine Sicherheitsleistung für die Prozesskosten der ersten Instanz einigten, stellte das Landgericht Braunschweig die Entscheidung über die im Übrigen aufrecht erhaltenen Anträge bis zum Ende der ersten Instanz zurück. Termin zur mündlichen Verhandlung in der Sache wurde in beiden Verfahren auf den 17. April 2013 bestimmt.

Im Dezember 2011 haben insgesamt sieben Kläger eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 2 Mrd. € wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformationen bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Sechs der Kläger sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und bislang erfolglos waren. Das Landgericht Stuttgart hat den Rechtsstreit an das Landgericht Braunschweig verwiesen. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist der Klage mit einer Klageerwiderung entgegengetreten. Im Rahmen ihrer Replik haben vier der Kläger ihren Klageantrag in Höhe von insgesamt rund 154 Mio. € teilweise zurückgenommen. Im Dezember 2012 haben die Porsche SE und sechs der Kläger eine Vereinbarung über die Leistung von Prozesskostensicherheit für die erste Instanz geschlossen. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde auf den 17. April 2013 bestimmt.

Im Dezember 2011 hat ein Marktteilnehmer eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Braunschweig eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,5 Mio. € wegen angeblicher Marktmanipulation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Der Kläger stützte seinen vermeintlichen Schaden auf angebliche Verluste, die er am 27. Oktober 2008 aufgrund von insgesamt 205 Anlageentscheidungen (bestehend aus Käufen und Verkäufen von Volkswagen-Stammaktien) erlitten haben will. Eine mündliche Verhandlung fand am 27. Juni 2012 statt. Mit Urteil vom 19. September 2012 wies das Landgericht Braunschweig die Klage ab. Der Kläger hat keine Berufung eingelegt, so dass das Urteil rechtskräftig ist.

Im Mai 2012 hatte ferner eine Privatperson Antrag auf Bewilligung von Prozesskostenhilfe beim Landgericht Braunschweig gestellt. Der Antragsteller hatte angekündigt, Klage gegen die Porsche SE in Höhe von rund 125.000 € erheben zu wollen. Er hatte behauptet, aufgrund angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation sowie angeblicher Marktmanipulation durch die Gesellschaft im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Volkswagen-Stammaktien eingegangen und infolge der Kursentwicklung im Jahr 2008 aus diesen Geschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Mit Beschluss vom 20. September 2012 hat das Landgericht Braunschweig dem Antragsteller die nachgesuchte Prozesskostenhilfe verweigert. Der Antragsteller hat innerhalb der Beschwerdefrist keine sofortige Beschwerde eingelegt. Damit ist das Prozesskostenhilfverfahren beendet.

Im Juli 2012 hatte eine Privatperson ihren zuvor außergerichtlich sowie durch Mahnbescheid geltend gemachten Anspruch begründet und war damit in das Streitverfahren vor dem Landgericht Stuttgart eingetreten. Der Kläger hatte behauptet, im Oktober 2008 mittels Optionen auf einen fallenden Kurs der Stammaktien der Volkswagen AG spekuliert und aufgrund der Pressemitteilung der Porsche SE vom 26. Oktober 2008 einen Schaden in Höhe von rund 146.000 € erlitten zu haben. Nach Klageerwidern durch die Porsche SE nahm der Kläger die Klage zurück. Damit ist das Verfahren beendet.

Eine weitere Privatperson, die zuvor einen Güteantrag gegen die Porsche SE gestellt hatte, hat im August 2012 beim Landgericht Stuttgart Klage in Höhe von rund 1,3 Mio. € gegen die Gesellschaft erhoben. Der Kläger behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Stammaktien der Volkswagen AG eingegangen und in Folge der Kursentwicklung Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Das Landgericht Stuttgart hat den Rechtsstreit mit Beschluss vom 17. Oktober 2012 an das Landgericht Braunschweig verwiesen. Die Porsche SE hält den Anspruch für unbegründet und ist der Klage mit einer Klageerwidern entgegengetreten. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde auf den 30. Oktober 2013 bestimmt.

Im September 2012 hat eine weitere Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig Klage in Höhe von rund 213 Mio. € gegen die Porsche SE erhoben. Die Klage umfasst vermeintliche Ansprüche aus eigenem und abgetretenem Recht. Die Ansprüche waren zuvor außergerichtlich sowie im Wege eines Güteantrags geltend gemacht worden. Die Klägerin behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Stammaktien der Volkswagen AG eingegangen und in Folge der Kursentwicklung Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Die Porsche SE hält

die Ansprüche für unbegründet und wird der Klage mit einer Klageerwiderung entgegnetreten. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde auf den 30. Oktober 2013 bestimmt.

Zudem sind der Gesellschaft im Dezember 2011 und Januar 2012 insgesamt vier Mahnbescheide zugestellt worden, mit denen angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblich fehlerhafter oder unterlassener Kapitalmarktinformation in Höhe von insgesamt rund 31 Mio. € geltend gemacht werden. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und hat gegen die Mahnbescheide Widerspruch eingelegt. In drei Fällen wurden die Verfahren anschließend an das Landgericht Stuttgart zur streitigen Verhandlung abgegeben. In einem Fall hat der Antragsteller seinen Antrag auf Durchführung des streitigen Verfahrens zurückgenommen. In einem anderen Fall hatte der Kläger seinen geltend gemachten Anspruch, wie oben dargestellt, zwischenzeitlich begründet, die Klage später jedoch zurückgenommen.

Am 28. Februar 2012 hat ein Investmentfonds außergerichtlich angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von rund 195 Mio. US-Dollar geltend gemacht und Klage vor einem englischen Gericht angedroht. In dem Anspruchsschreiben wird behauptet, dass die Porsche SE im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 falsche und irreführende Angaben gemacht habe. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und hat am 7. Juni 2012 beim Landgericht Stuttgart Klage auf Feststellung des Nichtbestehens der angeblichen Ansprüche eingereicht. Termin zur mündlichen Verhandlung wurde noch nicht bestimmt. Am 18. Juni 2012 hat der Investmentfonds Klage gegen die Porsche SE beim Commercial Court in England eingereicht. Das sogenannte Klageformblatt wurde der Porsche SE am 28. November 2012 übermittelt. Die Porsche SE hat die Aussetzung des Verfahrens beim Commercial Court in England aufgrund der zeitlich früheren Anrufung des Landgerichts Stuttgart beantragt.

Ferner haben drei Marktteilnehmer im Mai und Juni 2012 außergerichtlich Schadensersatzansprüche gegen die Porsche SE wegen angeblich unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformation durch die Gesellschaft im Zusammenhang mit dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 geltend gemacht. Zwei der Anspruchsteller hatten ihre Ansprüche zuvor in den oben genannten Mahnverfahren geltend gemacht. Die von den drei Anspruchstellern außergerichtlich geltend gemachten Schadensersatzansprüche belaufen sich auf insgesamt rund 31 Mio. €. Die Porsche SE hält die Ansprüche für unbegründet und hat sie zurückgewiesen.

Aktienrechtliche Streitigkeiten

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit Berufungsurteil vom 29. Februar 2012 den Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Januar 2010 über die Entlastung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2008/09 für nichtig erklärt. Das zu Gunsten der Porsche SE ergangene, erstinstanzliche Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 17. Mai 2011 wurde entsprechend abgeändert. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Revision zum Bundesgerichtshof nicht zugelassen. Die Porsche SE legte daraufhin Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof ein. Nachdem der Bundesgerichtshof diese mit Beschluss vom 6. November 2012 zurückgewiesen hat, ist das Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart rechtskräftig.

Der Bundesgerichtshof hat die Nichtzulassungsbeschwerde zweier Aktionäre gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 17. November 2010 mit Beschluss vom 17. April 2012 zurückgewiesen. In diesem Urteil hat das Oberlandesgericht Stuttgart die Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen gegen Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Januar 2009 abgewiesen und das ebenfalls zu Gunsten der Porsche SE ergangene, erstinstanzliche Urteil des Landgerichts Stuttgart vom 28. Mai 2010 bestätigt. Durch die Zurückweisung der Nichtzulassungsbeschwerde ist klargestellt, dass die angegriffenen Hauptversammlungsbeschlüsse über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat, die Wahl zum Aufsichtsrat und die Vergütung des ersten Aufsichtsrats der Porsche SE wirksam bleiben.

[23] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Fällig			Gesamt
	1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
31.12.2012				
Übrige finanzielle Verpflichtungen	0	0	0	0
31.12.2011				
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1	3	0	4

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen der Vergleichsperiode resultierten aus Garantien, die im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG aufgehoben wurden.

[24] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 27. Dezember 2012 hob die Berufungskammer des New York State Supreme Court die Entscheidung des Eingangserichts auf und wies die vor diesem Gericht erhobenen Schadensersatzklagen ab. Die insgesamt 26 Kläger stellten daraufhin am 10. Januar 2013 einen Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung. Am 31. Januar 2013 haben die Parteien eine Vereinbarung geschlossen, in der sich die Porsche SE bereit erklärt hat, auf Einreden der Verjährung zu verzichten, sofern die Kläger ihre Ansprüche innerhalb von 90 Tagen vor einem deutschen Gericht erheben und soweit diese Ansprüche nicht schon verjährt gewesen waren als die Kläger erstmals Klage in den USA erhoben hatten. Unabhängig davon hält die Porsche SE die geltend gemachten Ansprüche für unbegründet. Im Rahmen der Vereinbarung haben die Kläger ihren Antrag auf erneute Verhandlung oder alternativ auf Zulassung der Berufung zurückgenommen. Die Parteien haben dem Erlass eines endgültigen Urteils zugestimmt, das die Ansprüche der Kläger gegen die Porsche SE in dem Verfahren vor dem Gericht des US-Bundesstaats New York vollumfänglich abweist.

Im Februar 2013 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen sämtliche Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE aus dem Jahr 2008 und einen ehemaligen Mitarbeiter ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der gemeinschaftlichen Beihilfe durch Unterlassen zur Marktmanipulation eingeleitet hat.

Anfang März 2013 haben 12 der insgesamt zuletzt 32 Kläger im Berufungsverfahren vor dem U.S. Court of Appeals for the Second Circuit ihre Berufung mit Zustimmung der Porsche SE zurückgenommen. Die Berufungsrücknahme bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Annahme durch das Gericht. Das Berufungsverfahren in Bezug auf die verbleibenden 20 Kläger bleibt von der Berufungsrücknahme unberührt. Die Porsche SE hält die Klagen weiterhin für unzulässig und unbegründet. Die ursprünglich insgesamt 46 Kläger hatten Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE und zum Teil auch gegen ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE erhoben und einen Schaden von insgesamt mehr als 2,5 Mrd. US-Dollar geltend gemacht. Die Klagen waren im Dezember 2010 in erster Instanz abgewiesen worden. Hiergegen hatten 32 Kläger Berufung eingelegt. Für die 12 Kläger, die ihre Berufung nunmehr zurückgenommen haben, ist beim Landgericht Braunschweig seit Ende 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE anhängig, die von der Berufungsrücknahme unberührt bleibt. Mit dieser Klage wurde zuletzt ein Gesamtschaden von ca. 1,8 Mrd. € geltend gemacht, wobei offen geblieben ist, in welchem Umfang damit auch ein Schaden geltend gemacht wird, der bereits vor dem U.S. Court verfolgt wurde. Die Porsche SE hält die Klage für unbegründet.

[25] Angaben gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 8 Aktiengesetz

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 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 % über-

schritten 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 30. Mai 2011:

Am 30. Mai 2011 wurde uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der folgenden Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart („Porsche SE“) hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt einschließlich der Zurechnungen gemäß § 22 WpHG jeweils 57,88 % (88.627.458 Stimmrechte).

1. Dipl.-Ing. Prof. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg, Österreich
2. Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich
3. Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg, Österreich
4. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg, Österreich
5. Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg, Österreich
6. Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland
7. Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland

Den Mitteilenden 1. bis 5. sind 13,97 % der Stimmrechte (21.394.758 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG sowie 43,91 % der Stimmrechte (67.232.700 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Den Mitteilenden 6. und 7. sind 43,91 % der Stimmrechte (67.232.700 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Die den Mitteilenden, die in den untenstehenden Beteiligungsketten genannt werden, zugerechneten Stimmrechte, werden tatsächlich von den in der Beteiligungskette jeweils nachfolgend genannten kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Beteiligungskette Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg

1. Dipl.-Ing. Prof. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg (Mitteilender)
2. Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)
3. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)
4. Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)

Beteiligungskette Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg

1. Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg (Mitteilender)
2. Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)
3. Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)

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

Mitteilung vom 30. Mai 2011:

Am 30. Mai 2011 wurde uns gemäß §21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

I.

1. Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 64,20 % (98.310.794 Stimmrechte).

- a) Mag. Josef Ahorner, Wien, Österreich
- b) Mag. Louise Kiesling, Wien, Österreich
- c) Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Österreich
- d) Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Österreich
- e) Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Österreich
- f) Mag. Mark Philipp Porsche, Salzburg, Österreich
- g) Gerhard Anton Porsche, Mondsee, Österreich
- h) Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
- i) Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
- j) Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Österreich
- k) Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Deutschland
- l) Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- m) Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- n) Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- o) Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- p) Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland

2. Den unter Ziffer 1.a) bis 1.o) dieses Abschnitts I. genannten Mitteilenden sind 27,44 % der Stimmrechte an der Emittentin (42.021.894 Stimmrechte) gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 36,76 % der Stimmrechte an der Emittentin (56.288.900 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß §22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Der unter Ziffer 1.p) dieses Abschnitts I. genannten Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, sind 36,76 % der Stimmrechte an der Emittentin (56.288.900 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß §22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

4. Die Mag. Josef Ahorner, Wien, Mag. Louise Kiesling, Wien, Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Mark Philipp Porsche, Salzburg, sowie Gerhard Anton Porsche, Mondsee, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech 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-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

5. Die der Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech 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-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

6. Die der Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech 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-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

7. Die der Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

8. Die der Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

9. Die der Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

10. Die Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald und Gerhard Porsche GmbH, Grünwald zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt:

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

11. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei den oben unter Ziffer 1.a) bis 1.p) dieses Abschnitts I. genannten Mitteilenden 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Ferdinand Piech GmbH, Grünwald, Hans Michel Piech GmbH, Grünwald.

II.

1. Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten natürlichen und juristischen Personen an der Porsche Automobil Holding SE Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 63,21 % (96.784.524 Stimmrechte):

- a) Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, Österreich
- b) Peter Daniell Porsche, Salzburg, Österreich
- c) Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, Österreich
- d) Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
- e) Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
- f) Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- g) Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- h) Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland
- i) Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland
- j) Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland

2. Den unter Ziffer 1.a) bis i) dieses Abschnitts II. genannten Mitteilenden sind 25,74 % der Stimmrechte an der Emittentin (39.413.724 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 37,47 % der Stimmrechte an der Emittentin (57.370.800 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Der unter Ziffer 2.j) dieses Abschnitts II. genannten Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, sind 37,47 % der Stimmrechte an der Emittentin (57.370.800 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

4. Die Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, und Peter Daniell Porsche, Salzburg/Aigen, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

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

5. Die Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

6. Die der Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

7. Die der Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

8. Die der Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

9. Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

10. Die der Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, und Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

11. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei den oben unter Ziffer 1.a) bis 1.j) des Abschnitts II. genannten Mitteilenden 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Ferdinand Piech GmbH, Grünwald, Hans Michel Piech GmbH, Grünwald.

III.

1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 52,55 % (80.462.267 Stimmrechte).
2. Der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, sind 43,67 % der Stimmrechte an der Emittentin (66.874.900 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.
3. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Ferdinand Piech GmbH, Grünwald, Hans Michel Piech GmbH, Grünwald.

IV.

1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg, Österreich, und der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 75 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 73,28 % (112.205.710 Stimmrechte).
2. Der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg, und der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, sind 8,87 % der Stimmrechte an der Emittentin (13.587.367 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG), 20,73 % der Stimmrechte an der Emittentin (31.743.443 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG sowie 43,67 % der Stimmrechte an der Emittentin (66.874.900 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.
3. Die der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart
4. Die der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierten Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt:

Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart
5. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg, und der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, jeweils 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Stuttgart

6. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg, und der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Ferdinand Piech GmbH, Grünwald, Hans Michel Piech GmbH, Grünwald

Mitteilung vom 30. Mai 2011:

Am 30. Mai 2011 wurde uns gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„1. Der Stimmrechtsanteil der ESP 1520 GmbH, der PP 1320 GmbH, der ESP 1530 GmbH und der PP 1330 GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 3 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 4,89 % der Stimmrechte (7.481.664 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der ESP 1520 GmbH und der ESP 1530 GmbH sowie der PP 1320 GmbH und der PP 1330 GmbH jeweils nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (letzteren beiden i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart werden der ESP 1520 GmbH, der PP 1320 GmbH, der ESP 1530 GmbH und der PP 1330 GmbH dabei jeweils 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet.

2. Der Stimmrechtsanteil der PP 1480 GmbH und der PP 1420 GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 3 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 4,91 % der Stimmrechte (7.514.342 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der PP 1480 GmbH und der PP 1420 GmbH nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (letzterer i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Stuttgart, werden der PP 1480 GmbH und der PP 1420 GmbH dabei jeweils 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet.

3. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 20 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 20,73 % der Stimmrechte (31.743.443 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der Porsche Verwaltungs GmbH gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden der Porsche Verwaltungs GmbH dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Stuttgart. Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.“

Mitteilung vom 21. Juni 2011:

Die Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, hat der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, gemäß §21 Abs. 1 WpHG unter Bezugnahme auf die Stimmrechtsmitteilung vom 30. Mai 2011 am 21. Juni 2011 Folgendes mitgeteilt:

„Hiermit teilen wir Ihnen unter Berichtigung der Stimmrechtsmitteilung der Porsche Verwaltungs GmbH vom 30. Mai 2011 mit, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 % und 20 % überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 20,73 % der Stimmrechte (31.743.443 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche dieser Stimmrechte werden der Porsche Verwaltungs GmbH gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. §22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden der Porsche Verwaltungs GmbH dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Stuttgart. Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach §25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.“

Mitteilung vom 21. Juni 2011:

Die Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, hat der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, gemäß §27a Abs. 1 WpHG unter Bezugnahme auf die Stimmrechtsmitteilung vom 30. Mai 2011 am 21. Juni 2011 Folgendes mitgeteilt:

„Das Überschreiten der Stimmrechtsschwelle ist nicht auf einen Erwerb von Aktien durch die Porsche Verwaltungs GmbH zurückzuführen, sondern auf eine Zurechnung von Stimmrechten aus Aktien der Emittentin nach §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG in Verbindung mit §22 Abs. 1 Satz 2 WpHG, die Dritten gehören und von diesen aufgrund einer Treuhandvereinbarung für Rechnung von Tochterunternehmen der Porsche Verwaltungs GmbH gehalten werden.“

- 1) Mit dem Stimmrechtserwerb verfolgte Ziele (§27a Abs. 1 Satz 3 WpHG)
 - a) Der der Zurechnung der Stimmrechte zugrunde liegende Sachverhalt dient weder der Umsetzung strategischer Ziele noch der Erlangung von Handelsgewinnen der Porsche Verwaltungs GmbH.
 - b) Die Porsche Verwaltungs GmbH beabsichtigt nicht, innerhalb der nächsten zwölf Monate weitere Stimmrechte an der Emittentin durch Erwerb oder auf sonstige Weise zu erlangen.
 - c) Die Porsche Verwaltungs GmbH strebt keine Einflussnahme auf die Besetzung von Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorganen der Emittentin an.
 - d) Die Porsche Verwaltungs GmbH strebt keine wesentliche Änderung der Kapitalstruktur der Emittentin, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis von Eigen- und Fremdfinanzierung und die Dividendenpolitik, an.

2) Herkunft der verwendeten Mittel (§ 27a Abs. 1 Satz 4 WpHG)

Der Erwerb von Stimmrechten erfolgte lediglich als Folge der Zurechnung von Stimmrechten gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG. Eigen- oder Fremdmittel der Porsche Verwaltungs GmbH zur Finanzierung eines Erwerbs der Stimmrechte wurden nicht aufgewendet.“

Mitteilung vom 5. Oktober 2011:

Am 5. Oktober 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

I.

1. Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 4. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 80,23 % (122.849.172 Stimmrechte).

- a) Mag. Josef Ahorner, Wien, Österreich
- b) Mag. Louise Kiesling, Wien, Österreich
- c) Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Österreich
- d) Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Österreich
- e) Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Österreich
- f) Mag. Mark Philipp Porsche, Salzburg, Österreich
- g) Gerhard Anton Porsche, Mondsee, Österreich
- h) Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
- i) Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
- j) Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich
- k) Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Deutschland
- l) Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- m) Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- n) Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- o) Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- p) Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland

2. Den unter Ziffer 1.a) bis 1.o) dieses Abschnitts I. genannten Mitteilenden sind 27,44 % der Stimmrechte an der Emittentin (42.021.894 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 52,79 % der Stimmrechte an der Emittentin (80.827.278 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Der unter Ziffer 1.p) dieses Abschnitts I. genannten Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, sind 52,79 % der Stimmrechte an der Emittentin (80.827.278 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

4. Die Mag. Josef Ahorner, Wien, Mag. Louise Kiesling, Wien, Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Mark Philipp Porsche, Salzburg, sowie Gerhard Anton Porsche, Mondsee, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech 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-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

5. Die der Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech 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-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

6. Die der Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech 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-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

7. Die der Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

8. Die der Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

9. Die der Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

10. Die Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald und Gerhard Porsche GmbH, Grünwald zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt:

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

11. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei den oben unter Ziffer 1.a) bis 1.p) dieses Abschnitts I. genannten Mitteilenden 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald.

II.

1. Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten natürlichen und juristischen Personen an der Porsche Automobil Holding SE Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 4. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 79,33 % (121.478.320 Stimmrechte):

- a) Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, Österreich
- b) Peter Daniell Porsche, Salzburg, Österreich
- c) Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, Österreich
- d) Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
- e) Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
- f) Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- g) Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- h) Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland
- i) Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland
- j) Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland

2. Den unter Ziffer 1.a) bis i) dieses Abschnitts II. genannten Mitteilenden sind 25,74 % der Stimmrechte an der Emittentin (39.413.724 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 53,59 % der Stimmrechte an der Emittentin (82.064.596 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Der unter Ziffer 2.j) dieses Abschnitts II. genannten Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, sind 53,59 % der Stimmrechte an der Emittentin (82.064.596 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

4. Die Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, und Peter Daniell Porsche, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

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

5. Die Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

6. Die der Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

7. Die der Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

8. Die der Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

9. Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

10. Die der Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, und Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

11. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei den oben unter Ziffer 1.a) bis 1.j) des Abschnitts II. genannten Mitteilenden 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald.

III.

1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 4. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 90,00 % der Stimmrechte (137.812.500 Stimmrechte).

2. Der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, sind 8,87 % der Stimmrechte an der Emittentin (13.587.367 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG, 20,44 % der Stimmrechte an der Emittentin (31.297.508 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) sowie 60,69 % der Stimmrechte an der Emittentin (92.927.625 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Die der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart

4. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, jeweils 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

5. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet:

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald

Die in den Abschnitten I. bis III. bezeichneten Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Rechts erlangt, Aktien der Emittentin zu erwerben.

Mitteilung vom 5. Oktober 2011:

Am 5. Oktober 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß §21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 69,56 % der Stimmrechte (106.514.992 Stimmrechte). Der Porsche Piech Holding GmbH sind 8,87 % der Stimmrechte (13.587.367 Stimmrechte) nach §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 60,69 % der Stimmrechte an der Emittentin (92.927.625 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß §22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Die der Porsche Piech Holding GmbH nach §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt: Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart.

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Piech Holding GmbH 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß §22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

2. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Piech Zweite Familienholding Neu GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 % und 20 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 20,44 % der Stimmrechte (31.297.508 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der Porsche Piech Zweite Familienholding Neu GmbH nach §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. §22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden der Porsche Piech Zweite Familienholding Neu GmbH dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach §25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.“

Mitteilung vom 3. November 2011:

Am 3. November 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß §21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„1. Der Stimmrechtsanteil der ZH 1320 GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 28.10.2011 die Stimmrechtsschwelle von 3 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 4,89 % der Stimmrechte der Emittentin (7.481.664 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der ZH 1320 GmbH nach §22

Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionärin werden der ZH 1320 GmbH dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland.

2. Der Stimmrechtsanteil der ZH 1330 GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 28.10.2011 die Stimmrechtsschwelle von 3 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 4,89 % der Stimmrechte (7.481.664 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der ZH 1330 GmbH nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionärin werden der ZH 1330 GmbH dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland.

3. Der Stimmrechtsanteil der ZH 1420 GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 28.10.2011 die Stimmrechtsschwelle von 3 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 4,91 % der Stimmrechte (7.514.342 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der ZH 1420 GmbH nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionärin werden der ZH 1420 GmbH dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland. Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.“

Darüber hinaus wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, mitgeteilt:

„4. Die Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, ist durch Verschmelzung aufgelöst.

5. Die Porsche Piech Zweite Familienholding Neu GmbH, Salzburg, Österreich, ist durch Aufspaltung aufgelöst.“

Mitteilung vom 3. November 2011:

Am 3. November 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, von der Porsche Wolfgang 2. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil dieser Gesellschaft an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, am 28.10.2011 die Stimmrechtsschwelle von 3 % überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 4,89 % der Stimmrechte der Emittentin (7.481.664 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche dieser Stimmrechte werden der Porsche Wolfgang 2. Beteiligungs GmbH & Co. KG nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet.

Aus den Aktien der folgenden Aktionärin werden der Porsche Wolfgang 2. Beteiligungs GmbH & Co. KG dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.

Mitteilung vom 3. November 2011:

Am 3. November 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 27a Abs. 1 WpHG unter Bezugnahme auf die Stimmrechtsmitteilungen der folgenden natürlichen Personen und Gesellschaften (die ‚Mitteilenden‘) vom 5. Oktober 2011 mitgeteilt

1. Mag. Josef Ahorner, Wien, Österreich
2. Mag. Louise Kiesling, Wien, Österreich
3. Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Österreich
4. Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Österreich
5. Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Österreich
6. Mag. Mark Philipp Porsche, Salzburg, Österreich
7. Gerhard Anton Porsche, Mondsee, Österreich
8. Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
9. Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
10. Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich
11. Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Deutschland
12. Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
13. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
14. Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
15. Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
16. Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland
17. Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, Österreich
18. Peter Daniell Porsche, Gaisberg 34, Salzburg, Österreich
19. Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, Österreich
20. Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
21. Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
22. Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
23. Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
24. Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland
25. Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland
26. Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland
27. Porsche Piech Holding AG (frühere Porsche Piech Holding GmbH), Salzburg, Österreich,

deren Stimmrechtsanteil an der Emittentin am 4. Oktober 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten hat, Folgendes mitgeteilt:

„Das Überschreiten der Stimmrechtsschwellen ist nicht auf einen Erwerb von Aktien durch die Mitteilenden zurückzuführen, sondern auf eine Zurechnung weiterer Stimmrechte aus Aktien der Emittentin aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG.

- 1) Mit dem Stimmrechtserwerb verfolgte Ziele (§ 27a Abs. 1 Satz 3 WpHG)

- a) Der der Zurechnung der Stimmrechte zugrunde liegende Sachverhalt dient weder der Umsetzung strategischer Ziele noch der Erlangung von Handelsgewinnen der Mitteilenden.
 - b) Die Mitteilenden beabsichtigen, im Rahmen einer familieninternen Umstrukturierung innerhalb der nächsten zwölf Monate weitere Stimmrechte im Wege der Zurechnung zu erlangen.
 - c) Die Mitteilenden streben, abgesehen von der Wahrnehmung von Stimmrechten in der Hauptversammlung der Emittentin bei jeweils anstehenden Aufsichtsratswahlen, keine Einflussnahme auf die Besetzung von Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorganen der Emittentin an.
 - d) Die Mitteilenden streben keine wesentliche Änderung der Kapitalstruktur der Emittentin, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis von Eigen- und Fremdfinanzierung und die Dividendenpolitik, an.
- 2) Herkunft der verwendeten Mittel (§27a Abs. 1 Satz 4 WpHG)

Der Erwerb von Stimmrechten erfolgte lediglich als Folge der Zurechnung weiterer Stimmrechte gemäß §22 Abs. 2 WpHG. Eigen- oder Fremdmittel der Mitteilenden zur Finanzierung eines Erwerbs der Stimmrechte wurden nicht aufgewendet.“

Mitteilung vom 7. Dezember 2011:

Am 7. Dezember 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß §21 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten jeweiligen natürlichen und juristischen Personen (die ‚Mitteilenden‘) an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, hat am 5. Dezember 2011 die Schwelle von 75 % der Stimmrechte überschritten und betrug an diesem Tag 78,63 % (entsprechend 120.395.572 von insgesamt 153.125.000 Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE):

1. Prof. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Karl Piëch, Salzburg, Österreich;
2. Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich;
3. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
4. Dr. Hans Michel Piëch, Wien, Österreich;
5. Dr. Hans Michel Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
6. Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
7. Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

Den Mitteilenden 1. bis 3. sind 13,97 % der Stimmrechte (21.394.758 Stimmrechte) gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 64,65 % der Stimmrechte (99.000.814 Stimmrechte) gemäß §22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Den Mitteilenden 4. und 5. sind 13,97 % der Stimmrechte (21.394.757 Stimmrechte) gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 64,65 % der Stimmrechte (99.000.815 Stimmrechte) gemäß §22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Dem Mitteilenden 6. sind 64,65 % der Stimmrechte (99.000.814 Stimmrechte) gemäß §22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Dem Mitteilenden 7. sind 64,65 % der Stimmrechte (99.000.815 Stimmrechte) gemäß §22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Die den Mitteilenden 1. bis 5. gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden dem jeweiligen Mitteilenden über die folgenden Tochterunternehmen im Sinne des §22 Abs. 3 WpHG zugerechnet:

1. Mitteilender: Prof. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Karl Piëch, Salzburg, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich;
- * Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
- * Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;

2. Mitteilender: Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
- * Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;

3. Mitteilender: Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;

4. Mitteilender: Dr. Hans Michel Piëch, Wien, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Dr. Hans Michel Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
- * Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;

5. Mitteilender: Dr. Hans Michel Piech GmbH, Salzburg, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden im Übrigen den jeweils anderen Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden) 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß §22 Abs. 2 WpHG zugerechnet:

- * Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
- * Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
- * Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland;
- * Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland;
- * Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland.“

Mitteilung vom 7. Dezember 2011:

Am 7. Dezember 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß §21 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der ZH 1420 GmbH, Salzburg, Österreich, sowie der PP 1420 GmbH, Grünwald, Deutschland, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Dezember 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 3 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 0,00 % der Stimmrechte der Emittentin (0 Stimmrechte).

Die PP 1480 GmbH, Grünwald, Deutschland, ist durch Verschmelzung aufgelöst.“

Mitteilung vom 7. Dezember 2011:

Am 7. Dezember 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß §21 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Piech Holding AG, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Dezember 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 78,63 % der Stimmrechte (120.395.572 Stimmrechte). Der Porsche Piech Holding AG sind 8,87 % der Stimmrechte (13.587.367 Stimmrechte) nach §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 69,75 % der Stimmrechte (106.808.205 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß §22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Die der Porsche Piech Holding AG nach §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt: Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Piech Holding AG jeweils 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß §22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

2. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Dezember 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 78,63 % der Stimmrechte (120.395.572 Stimmrechte). Der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, sind 8,87 % der Stimmrechte (13.587.367 Stimmrechte) nach §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 69,75 % der Stimmrechte (106.808.205 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß §22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Die der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, nach §22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt: Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, jeweils 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß §22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland,

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

3. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Dezember 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 78,63 % der Stimmrechte (120.395.572 Stimmrechte). Der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland, sind 69,75 % der Stimmrechte (106.808.205 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart jeweils 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.“

Mitteilung vom 24. Januar 2012:

Am 24. Januar 2012 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der

* Porsche Wolfgang 2. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland

* ZH 1320 GmbH, Salzburg, Österreich

* PP 1320 GmbH, Grünwald, Deutschland

* ZH 1330 GmbH, Salzburg, Österreich

* PP 1330 GmbH, Grünwald, Deutschland

an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, hat am 23. Januar 2012 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 3 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 0,00 % der Stimmrechte der Emittentin (0 Stimmrechte).“

Darüber hinaus wurde der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, mitgeteilt, dass die PP 1520 GmbH (ehemals: ESP 1520 GmbH), Grünwald, Deutschland, und die PP 1530 GmbH (ehemals: ESP 1530 GmbH), Grünwald, Deutschland, jeweils durch Verschmelzung aufgelöst sind.

[26] Nahe stehende Unternehmen und Personen

Nach IAS 24 müssen Personen oder Unternehmen, die den Porsche SE Konzern beherrschen oder von diesem beherrscht werden, angegeben werden. Im Rahmen eines Konsortialvertrags üben die Familien Porsche und Piëch direkt bzw. indirekt eine Beherrschung auf das Mutterunternehmen Porsche SE aus.

Die Familien Porsche und Piëch als Stammaktionäre der Porsche SE haben in der Vergleichsperiode im Rahmen der Durchführung der Kapitalerhöhung neuer Stammaktien der Porsche SE 2.245 Mio. € zugeführt. Diese Zuführung ist unter den erbrachten Lieferungen und Leistungen dargestellt. Darüber hinaus bestehen zwischen dem Porsche SE Konzern und den Familien Porsche und Piëch sowie deren verbundenen Unternehmen nur noch Leistungsbeziehungen von untergeordneter Bedeutung.

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen sowie deren nahe Familienangehörige, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das heißt an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, diese jedoch nicht beherrschen. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2012 ebenso wie in der Vergleichsperiode Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorstands der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige. Unternehmen des Porsche SE Konzerns haben mit Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands als Personen in Schlüsselpositionen beziehungsweise mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind und über die die Porsche SE keinen maßgeblichen Einfluss hat bzw. gemeinschaftliche Führung ausübt, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

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.

Die Porsche SE übte in der Berichtsperiode maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern (assoziiertes Unternehmen) und bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG gemeinschaftliche Führung über den Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern (Gemeinschaftsunternehmen) aus. Zu Auswirkungen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE wird auf die Erläuterungen im Abschnitt „Konsolidierungskreis“ verwiesen.

Es werden sämtliche Beziehungen zu den jeweiligen Mutter- und Tochterunternehmen dieser beiden Konzerne dargestellt. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen sind von diesen Konzernen erhaltene Dividenden bzw. Ausschüttungen in Höhe von insgesamt 540 Mio. € (Vorjahr: 485 Mio. €) enthalten. Die im Rahmen des Umstrukturierungs- und Einbringungsvergangs beschlossene Vorabgewinnausschüttung ist hierbei nicht berücksichtigt. Diese wird in der Berichtsperiode hingegen bei den erbrachten Lieferungen und Leistungen im Rahmen des Ertrags aus der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG, der in Höhe von 3.430 Mio. € auf Transaktionen zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern zurückzuführen ist, mit berücksichtigt. Aufwendungen aus Transaktionen zwischen der Porsche SE und dem Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern, die im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG stehen, wurden in Höhe von 17 Mio. € in den empfangenen Lieferungen und Leistungen der Berichtsperiode berücksichtigt. Aus der Einbringung unmittelbar resultierende Verpflichtungen sind mit einem Betrag in Höhe von 499 Mio. € in den Verbindlichkeiten erfasst (vgl. Anhangangabe [20]).

Vor der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG bestanden Beziehungen zum Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzern in Form von Forderungen und Verbindlichkeiten, die mit marktüblicher Verzinsung abgeschlossen wurden (vgl. hierzu Anhangangaben [12] und [19]). Es wurden bis zum Vollzug der Einbringung Finanzdienstleistungen an Gesellschaften dieses Konzerns erbracht, die zu Finanzerträgen in Höhe von insgesamt 107 Mio. € (Vorjahr: 183 Mio. €) führten; dem standen als Aufwand erfasste erhaltene Leistungen in diesem Bereich in Höhe von 102 Mio. € (Vorjahr: 175 Mio. €) gegenüber. Darüber hinaus wurden Finanz- und sonstige Garantien gegenüber Gesellschaften dieses Konzerns mit einem Gesamtvolumen von 1.674 Mio. € (Vorjahr: 2.152 Mio. €) gegeben, für die die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme als sehr gering eingeschätzt wird und für die eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe ihres Kapitalanteils (d. h. bis zur Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG in Höhe von 49,9 % und seither in Höhe von 100 %) vorliegt (für weitere Einzelheiten wird auf Anhangangabe [21] verwiesen).

Zudem bestehen seit der Einbringung Beziehungen zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern im Finanzdienstleistungsbereich. Diese führten zu Finanzerträgen in Höhe von 4 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €); dem standen Finanzierungsaufwendungen in Höhe von 9 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) gegenüber. In den Forderungen sind aufgrund dieser Beziehung 871 Mio. € erfasst; in den Verbindlichkeiten ist hierauf ein Betrag in Höhe von 303 Mio. € zurückzuführen.

Die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wirkte sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlageneinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns aus:

- Die Porsche SE stellte die Volkswagen AG sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG im Rahmen eines Durchführungsvertrags zur GLV von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten, Steuerverbindlichkeiten (zuzüglich Zinsen) und bestimmten Großschäden frei. Aufgrund der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG ist diese Verpflichtung mit Wirkung zum 1. August 2012 weggefallen.
- Außerdem hatte die Porsche SE der Volkswagen AG im Rahmen eines Durchführungsvertrags zur GLV verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart GmbH und der Porsche AG gewährt. Diese bezogen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien bzw. Einlagen, auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und der Porsche AG sowie auf das Vorliegen der für die operative Tätigkeit der Porsche AG erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Schutzrechte. Aufgrund der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind diese Verpflichtungen mit Wirkung zum 1. August 2012 weggefallen.
- Die Volkswagen AG stand bis zum Zeitpunkt der Einbringung bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Holding Stuttgart 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 gegen die Porsche SE hätten erfüllt werden können (vgl. hierzu Anhangangabe [12]). Infolge der Betriebseinbringung wurden diese Darlehensverpflichtungen auf den Volkswagen

Konzern haftungsbefreiend übertragen, so dass danach hieraus keine Einstandspflichten der Volkswagen AG gegenüber der Porsche SE resultieren können.

- Die Porsche SE hatte zur Besicherung zweier Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns eine Darlehensforderung gegen die Porsche Holding Stuttgart GmbH und 70 Millionen Stück der von ihr gehaltenen Stammaktien der Volkswagen AG verpfändet (vgl. hierzu Anhangangaben [11] und [19]). Im Zuge der haftungsbefreienden Übertragung der Darlehensverbindlichkeiten im Rahmen der Einbringung ist das Pfandrecht aufgehoben worden.
- Die Volkswagen AG hatte die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Holding Stuttgart GmbH frei gestellt (vgl. hierzu Anhangangabe [21]). Der Kapitalanteil beträgt seit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG mit Wirkung zum 1. August 2012 100 % und umfasst seither auch Garantien, die die Porsche SE gegenüber den Anleihegläubigern der Porsche Holding Finance plc, Dublin, Irland, bezüglich der Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 310 Mio. € gegeben hat. Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG verpflichtete sich die Volkswagen AG, für die gegenüber externen Gläubigern gegebenen Garantien, unter Berücksichtigung der Freistellung im Innenverhältnis, eine marktübliche Haftungsvergütung mit Wirkung ab dem 1. August 2012 zu übernehmen.

Unverändert gilt, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften passivierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, etwaige Steuervorteile oder Steuererstattungen der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen für Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 an die Porsche SE auszukehren.

Im Rahmen des Einbringungsvertrags wurden folgende Vereinbarungen neu getroffen:

- Die Porsche SE hat der Volkswagen AG im Rahmen der Einbringung verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG und ihrer sonstigen übergehenden Beteiligungen gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien bzw. Einlagen und bzw. oder auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH und der Porsche AG.
- Des Weiteren gab die Porsche SE im Rahmen der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs Garantien für sonstige übergehende Vermögenswerte und Schulden gegenüber der Volkswagen AG ab. Dabei garantiert die Porsche SE, dass diese bis zum Zeitpunkt des Vollzugs der Einbringung nicht abgetreten und grundsätzlich frei von Rechten Dritter sind.
- Die Haftung der Porsche SE für diese Garantien ist grundsätzlich beschränkt auf die von der Volkswagen AG erhaltene Gegenleistung.
- Die Porsche SE stellt ihre eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die

auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierte Verpflichtungen hinausgehen.

- Die Porsche SE stellt die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten frei; dies schließt die Kosten für eine angemessene Rechtsverteidigung ein.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart GmbH hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuern und sonstigen Kosten freigestellt.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen bzw. –verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH (als Rechtsnachfolgerin der Porsche Zwischenholding GmbH), die bis zum 31. Dezember 2011 von einem Treuhänder für die Porsche SE gehalten wurden, hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlageneinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Die Put-Option war 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 konnte 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 betrug 3.883 Mio. € und unterlag bestimmten Anpassungen (zu den Buchwerten dieser Optionen sowie zu gestellten Sicherheiten wird auf Anhangangabe [12] und Anhangangabe [20] verwiesen). Im Rahmen der Einbringung wurden die Put- und Call-Optionen auf die Volkswagen AG übertragen, so dass diese durch Konfusion untergingen.

Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte 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 Holding Stuttgart GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden

Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

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 Holding Stuttgart GmbH war 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 worden. Im Zuge der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG sind die entsprechenden Verpflichtungen entfallen.

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	
	2012	2011	2012	2011
Familien Porsche und Piëch	0	2.245	0	0
Gemeinschaftsunternehmen	198	340	121	176
Assoziierte Unternehmen	4.294	330	212	4373
	4.492	2.915	333	4.549

Mio.€	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
Gemeinschaftsunternehmen	0	4.030	0	3.880
Assoziierte Unternehmen	876	232	803	5.087
	876	4.262	803	8.967

Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE wurden für ihre Organtätigkeit die nachfolgend dargestellten Leistungen und Vergütungen erfasst.

Mio.€	2012	2011
Kurzfristig fällige Leistungen	6,0	3,3
Andere langfristig fällige Leistungen	0,8	0,0
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,2	0,0
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,5	0,0

Andere langfristig fällige Leistungen betreffen die Zuführung zu Rückstellungen für den langfristigen Teil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE. Die Aufwendungen für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses enthalten die Zuführung zu Pensionsrückstellungen.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 4,3 Mio. € (Vorjahr: 0,7 Mio. €)

[27] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2012 auf 3,8 Mio. € (Vorjahr: 2,3 Mio. €). Leistungen an ehemalige Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2012 auf 0,5 Mio. € (Vorjahr: 0,0 Mio. €).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2012 belaufen sich auf 2,2 Mio. € (Vorjahr: 1,0 Mio. €).

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE sowie die Aufteilung in einzelne Komponenten sind im Vergütungsbericht enthalten, der Bestandteil des mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefassten Konzernlageberichts der Porsche SE ist.

[28] Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH, Stuttgart, gemäß §314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2012	2011
Abschlussprüfung	227	250
Sonstige Bestätigungsleistungen	120	3.525
Steuerberatungsleistungen	2.705	2.264
Sonstige Leistungen	651	1.095
	3.703	7.134

In den Steuerberatungsleistungen sind keine Leistungen für das Vorjahr enthalten (Vorjahr: T€ 537).

[29] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben im Oktober 2012 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 8. März 2013

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn Matthias Müller Hans Dieter Pötsch Philipp von Hagen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung 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 8. März 2013

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Matthias Müller

Hans Dieter Pötsch

Philipp von Hagen

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 Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung 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, 8. März 2013

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Wollmert
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Weitere Angaben

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
AUDI AG, Ingolstadt
- B) Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(stv. Vorsitz)
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (Vorsitz)
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg
(stv. Vorsitz)
Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
(Vorsitz)
Schmittenhöhebahn Aktiengesellschaft,
Zell am See

Uwe Hück (stellvertretender Vorsitzender)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
(stv. Vorsitz)
- B) Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
(stv. Vorsitz)

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 International LLC.,
Washington, D.C. (Vorsitz)
Qatar Foundation Endowment Executive Com-
mittee, Doha (Vorsitz)
Qatar National Broadband Network Company,
Doha (Vorsitz)
Qatar Small and Medium Enterprises
Authority, Doha (Vorsitz)
Supreme Council of Information Communication
and Technology, Doha (stv. Vorsitz)
Qatar National Bank, Doha (stv. Vorsitz)
Qatar Financial Centre Authority, Doha
(stv. Vorsitz)
Qatar Foundation Board of Trustees, Doha
InvestCorp, Manama

Prof. Dr. Ulrich Lehner

- A) Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)
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

Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

Bernd Osterloh

- A) Autostadt GmbH, Wolfsburg
Volkswagen AG, Wolfsburg
Wolfsburg AG, Wolfsburg
- B) Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
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 Gesellschaft m.b.H., Salzburg
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg
Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna
Scania AB, Södertälje
Scania CV AB, Södertälje

Dr. Hans Michel Piëch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt
- B) Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(Vorsitz)
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading

Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg
(Vorsitz)
Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
Volksoper Wien GmbH, Wien
Schmittenhöhebahn Aktiengesellschaft,
Zell am See

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt
- B) Voith GmbH, Heidenheim
Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH
& Co. KG, Bietigheim-Bissingen
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
PGA S.A., Paris

Werner Weresch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- B) Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart

Hansjörg Schmierer (seit 23. Januar 2012)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Mahle GmbH, Stuttgart
- B) Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart

Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Martin Winterkorn (Vorsitzender)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
MAN SE, München
Salzgitter AG, Salzgitter
FC Bayern München AG, München
- B) Scania AB, Södertälje (Vorsitz)
Scania CV AB, Södertälje (Vorsitz)
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Bentley Motors Ltd., Crewe
Volkswagen (China) Investment Company
Ltd., Beijing (Vorsitz)
Volkswagen Group of America, Inc.,
Herndon, Virginia (Vorsitz)
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg
Porsche Retail GmbH, Salzburg
Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
Italdesign-Giugiaro S.p.A., Turin (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)
MAN SE, München
Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh
- B) Bentley Motors Ltd., Crewe
Volkswagen (China) Investment Company
Ltd., Beijing (stv. Vorsitz)
Volkswagen Group of America, Inc.,
Herndon, Virginia
Scania AB, Södertälje
Scania CV AB, Södertälje
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg (stv. Vorsitz)
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(stv. Vorsitz)

Porsche Retail GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
(stv. Vorsitz)

Matthias Müller

- 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

Philipp von Hagen (seit 1. März 2012)

Thomas Edig (bis 29. Februar 2012)

- 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.

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Dezember 2012

A) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten

B) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2012¹

Mio. €	31.12.2012	31.12.2011
Aktiva		
Anlagevermögen		
Finanzanlagen	21.487	24.771
	21.487	24.771
Umlaufvermögen		
Forderungen	5	4.030
Sonstige Vermögensgegenstände	823	228
Flüssige Mittel	2.862	460
	3.690	4.718
Rechnungsabgrenzungsposten	3	5
	25.180	29.494
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	306	306
Kapitalrücklage	4.979	4.980
Gewinnrücklagen	18.124	17.379
Bilanzgewinn	744	232
	24.153	22.897
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7	8
Übrige Rückstellungen	215	196
	222	204
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	0	2.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1	1
Übrige Verbindlichkeiten	804	4.392
	805	6.393
	25.180	29.494

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. Januar bis 31. Dezember 2012

Mio. €	2012	2011
Sonstige betriebliche Erträge	28	12
Personalaufwand	- 14	- 14
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 69	- 128
Beteiligungsergebnis	2.379	485
Abschreibungen auf Finanzanlagen	- 782	0
Zinsergebnis	- 43	- 219
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1.499	136
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 4	41
Sonstige Steuern	- 7	- 31
Jahresüberschuss	1.488	146
Entnahme aus den Gewinnrücklagen	0	86
Einstellung in Gewinnrücklagen	- 744	0
Bilanzgewinn	744	232

Impressum

Herausgeber

Porsche Automobil Holding SE,
Stuttgart

Fotografie

Claudia Kempf, Wuppertal

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
Audi AG, Ingolstadt
SEAT, S.A., Martorell
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav
Bentley Motors Ltd, Crewe
Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim
Automobili Lamborghini S.p.A.,
Sant'Agata Bolognese
Ducati Motor Holding S.p.A, Bologna
Scania AB, Södertälje
MAN SE, München

Gestalterische Konzeption

Simone Leonhardt, Frankfurt am Main

Gesamtherstellung

IThaus Münster GmbH & Co. KG,
Kornwestheim

Inhouse produziert mit FIRE.sys



Porsche Automobil Holding SE
Postfach
70432 Stuttgart
Deutschland
Telefon +49(0)711 911-110 00