

Zwischenmitteilung

Bericht über die ersten drei Monate des Rumpfgeschäftsjahres 2010

Die vorliegende Zwischenmitteilung der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) bezieht sich auf den Geschäftsverlauf in den ersten drei Monaten des Rumpfgeschäftsjahres 2010, das vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 dauert, und enthält Informationen über den Berichtszeitraum vom 1. August 2010 bis zur Veröffentlichung dieser Zwischenmitteilung am 29. November 2010. Die Porsche SE ist durch ihre Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“) im Automobilssektor tätig. Die Volkswagen AG wird als assoziiertes Unternehmen und die Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE und der Volkswagen AG nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns (Porsche SE und ihre Tochtergesellschaften) hängt wesentlich von der Ergebnissituation dieser beiden Beteiligungen und den zuzurechnenden at Equity Ergebnissen ab. Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften (zusammen der „Volkswagen Konzern“) werden in die vorliegende Zwischenmitteilung mit Werten für den Zeitraum vom 1. Juli 2010 bis zum 30. September 2010 einbezogen. Auch die Effekte aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie die in dieser Zwischenmitteilung veröffentlichten Absatz- und Produktionszahlen des Volkswagen Konzerns beziehen sich auf diesen Zeitraum.

Wesentliche Ereignisse

Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns

Die Porsche SE befindet sich in Verhandlungen mit der Volkswagen AG über eine Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG. Die Verschmelzung bildet den Schlussstein zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen und wird nach Durchführung einer Kapitalerhöhung der Porsche SE angestrebt. Diese Kapitalerhöhung mit einem Zielemissionsvolumen von 5 Milliarden Euro ist in der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit Porsche und Volkswagen („GLV“) für das erste Halbjahr 2011 vorgesehen (wir verweisen auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Geplante Kapitalmaßnahmen der Porsche SE“).

Aus heutiger Sicht ist es nicht auszuschließen, dass der in der GLV für die Verschmelzung vorgesehene Zeitplan, der eine Verschmelzung im Jahr 2011 vorsieht, nicht eingehalten werden kann. Die gemäß der GLV vorzunehmende rechtliche und steuerliche Prüfung der Transaktion ist noch nicht abgeschlossen. Dies liegt an externen Faktoren, unter anderem daran, dass die steuerlichen Rahmenbedingungen der Verschmelzung noch nicht feststehen. Außerdem können die Auswirkungen der in den USA gegen die Porsche SE erhobenen Schadenersatzklagen sowie der von verschiedenen Fondsgesellschaften in Deutschland geltend gemachten Schadenersatzansprüche auf die Verschmelzung beim jetzigen Verfahrensstand noch nicht endgültig bewertet werden (wir verweisen für beide Sachverhalte auf den Abschnitt „Rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten“). Der Vorstand der Porsche SE geht davon aus, dass eine erfolgreiche Klärung der derzeitigen Unsicherheitsfaktoren möglich ist und die Verschmelzung daher gelingen wird, wenn auch möglicherweise nicht in dem ambitionierten Zeitplan der GLV.

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

Geplante Kapitalmaßnahmen der Porsche SE

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE schlagen der ordentlichen Hauptversammlung am 30. November 2010 verschiedene Kapitalmaßnahmen vor. Im Vordergrund steht die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen um bis zu 2,5 Milliarden Stück neue Aktien. Diese Kapitalerhöhung ist Teil des in der GLV vereinbarten Konzepts zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen. Die Kapitalerhöhung schafft die Voraussetzung für die vorgesehene

Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG. Aus dem Erlös soll die Verschuldung der Gesellschaft, die beim Aufbau der wesentlichen Beteiligung an der Volkswagen AG entstanden ist, teilweise zurückgeführt und insbesondere die am 30. Juni 2011 fällig werdende erste Tranche des Konsortialkredits der Porsche SE in Höhe von 2,5 Milliarden Euro zurückgezahlt werden. Die Durchführung der Kapitalerhöhung ist im ersten Halbjahr 2011 geplant.

Die Kapitalerhöhung ist als so genannte „Bis zu“ - Kapitalerhöhung ausgestaltet. Das bedeutet, dass die genaue Anzahl der neu auszugebenden Aktien vom Ziel-emissionsvolumen und vom noch festzusetzenden Bezugspreis abhängt. Das Ziel-emissionsvolumen der Kapitalerhöhung beträgt 5 Milliarden Euro und soll zu gleichen Teilen durch Ausgabe neuer Stamm- und Vorzugsaktien erzielt werden. Für beide Aktiengattungen wird der gleiche Bezugspreis festgesetzt werden.

Die Stammaktionäre der Familien Porsche und Piëch haben sich im Rahmen des Gesamtkonzepts der GLV verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen dem Beschluss zuzustimmen und die Zeichnung neuer Stammaktien gegen einen Gesamtbezugspreis von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro sicherzustellen. Vorsorglich soll in der ordentlichen Hauptversammlung auch die Zustimmung der Vorzugsaktionäre eingeholt werden.

Weiter soll der Vorstand der Porsche SE ermächtigt werden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats Wandelanleihen und entsprechende Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 5 Milliarden Euro auszugeben. Bei der Begebung von Wandelanleihen sind Wandlungsrechte oder Wandlungspflichten auf Stammaktien und Vorzugsaktien zu gewähren. Wandlungsrechte oder -pflichten auf Vorzugsaktien sollen aus einem neu zu schaffenden bedingten Kapital bedient werden. Wandlungsrechte oder -pflichten auf Stammaktien sollen aus einem neu zu schaffenden genehmigten Kapital bedient werden. Bedeutung können diese zusätzlichen Ermächtigungen nur haben, wenn die Direktkapitalerhöhung nicht rechtzeitig oder nicht vollständig durchgeführt werden kann. Für diesen Fall soll die Porsche SE die nötige Flexibilität erhalten, um Kapital insbesondere für die Rückzahlung der am 30. Juni 2011 fällig werdenden ersten Tranche des Konsortialkredits und für die Ermöglichung der Verschmelzung aufzunehmen. Dementsprechend ist der Erlös aus allen der Hauptversammlung vor-

geschlagenen Kapitalmaßnahmen auf insgesamt 5 Milliarden Euro beschränkt. Auch zu den Ermächtigungen zu diesen weiteren Kapitalmaßnahmen soll vorsorglich die Zustimmung der Vorzugsaktionäre eingeholt werden.

Liquiditätssicherung und Schritte zur Rückführung der Verschuldung

Für die Liquiditätssicherung auch über den 30. Juni 2011 hinaus ist es erforderlich, dass die für das erste Halbjahr 2011 geplante Kapitalerhöhung der Porsche SE mit einem Emissionserlös von mindestens 2,5 Milliarden Euro durchgeführt wird. Über entsprechende Kapitalmaßnahmen soll durch die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft am 30. November 2010 entschieden werden (wir verweisen auf die Ausführungen in den vorherigen Abschnitten dieser Zwischenmitteilung). Mit dem Erlös aus der geplanten Kapitalerhöhung soll die erste Tranche des Konsortialkredits in Höhe von 2,5 Milliarden Euro zurückgeführt werden. Ein darüber hinaus gehender Erlös soll zur weiteren Entschuldung verwendet werden.

Der Gesamtkreditrahmen der Porsche SE beträgt seit Dezember 2009 8,5 Milliarden Euro, von denen zum 31. Oktober 2010 7 Milliarden Euro genutzt wurden. Um Steuer- und Zinszahlungen zu leisten, die sich aus geänderten Bescheiden der Finanzverwaltung hinsichtlich der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften ergeben, wird die Gesellschaft zudem kurzfristig einen Teil der bestehenden, bislang nicht genutzten revolvingenden Kreditlinie in Anspruch nehmen. Die vollständige Rückzahlung der revolvingenden Kreditlinie wird im ersten Halbjahr 2011 erfolgen. Der Kredit ist insbesondere durch die Verpfändung aller Aktien der Porsche SE an der Volkswagen AG besichert.

Die Kredit gebenden Banken unterstützen die vorgeschlagenen Kapitalmaßnahmen und haben sich bereit erklärt, unter bestimmten Voraussetzungen die am 30. Juni 2011 fällige erste Tranche der Kreditlinie in Höhe von 2,5 Milliarden Euro – sofern dies zur vorherigen Durchführung der Kapitalmaßnahmen erforderlich würde – um bis zu vier Monate zu verlängern. Für weitere Informationen zu den der Hauptversammlung vorgeschlagenen Kapitalmaßnahmen verweisen wir auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Geplante Kapitalmaßnahmen der Porsche SE“ in dieser Zwischenmitteilung.

Weitere Veräußerung von Aktienoptionen

Bereits zu Beginn des Geschäftsjahres 2009/10 war ein Großteil der von der Porsche SE gehaltenen Optionen mit Vertrag vom 14. August 2009 zum bilanzierten Wert an eine Tochtergesellschaft der Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, veräußert worden. Bis zum 31. Juli 2010 wurde ein weiterer Teil der verbliebenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG veräußert. Die Porsche SE plant, auch die zum 31. Oktober 2010 noch verbleibenden auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die sich auf weniger als ein Prozent der VW-Stammaktien beziehen, im Laufe der kommenden Monate zu veräußern.

Erweiterung des Vorstands der Porsche SE

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

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

Rechtliche Risiken und Rechtsstreitigkeiten

Beim United States District Court des Southern District of New York in den USA haben 39 Kläger zwei Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE und deren frühere Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter eingereicht. In den Klagen wird unterstellt, dass die Maßnahmen der Porsche SE im Rahmen des Aufbaus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 zu einer Marktmanipulation und zu Falschangaben unter Verstoß gegen den U.S. Securities Exchange Act geführt haben. Porsche ist der Auffassung,

dass die Klagen unzulässig und unbegründet sind und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags entgegengetreten. Im Oktober 2010 wurden von insgesamt sieben Klägern vier weitere Schadensersatzklagen bei dem gleichen US-Gericht eingereicht, die ähnliche Behauptungen enthalten. Auch diese Klagen hält die Porsche SE für unzulässig und unbegründet. Wie von den Parteien vereinbart hat das US-Gericht angeordnet, dass seine Entscheidungen über den Klageabweisungsantrag – soweit anwendbar – für diese neuen Klagen gelten sollen.

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

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

Aktionäre scheitern mit Anfechtungsklagen

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

Steuerliche Behandlung von Aktienoptionsgeschäften

Die Porsche SE hatte im Rahmen von Aktienoptionsgeschäften auch Transaktionen getätigt, die nach Auffassung der Gesellschaft zu steuerfreien Veräußerungsgewinnen und steuerlich wirksamen Verlusten führen. Die Finanzverwaltung hatte die von der Porsche SE vertretene Auffassung nicht akzeptiert. Gegen die ablehnenden Entscheidungen der Finanzverwaltung hatte die Gesellschaft

Rechtsbehelfe eingelegt. Die Finanzverwaltung hatte auf Antrag die Aussetzung der Vollziehung der Nachforderungen bis zur endgültigen Entscheidung über die steuerliche Behandlung gewährt. Das Risiko für die Ertragslage des Porsche SE Konzerns ist zum 31. Oktober 2010 vollständig durch bestehende Rückstellungen abgedeckt.

Die Finanzverwaltung hat der Porsche SE am 19. November 2010 mitgeteilt, in Kürze geänderte Bescheide hinsichtlich der abschließenden steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften zu erlassen. Infolge dessen wird die Gesellschaft kurzfristig aus vorhandener Liquidität Steuer- und Zinszahlungen in Höhe von ca. 626 Millionen Euro vornehmen. Die nach Zahlung verbleibenden Rückstellungen in Höhe von ca. 719 Millionen Euro werden ertragswirksam, aber liquiditätsneutral aufgelöst. Die Auflösung der Rückstellungen führt zu keinem weiteren Steueraufwand.

Aufsichtsrat nimmt Teil der erfolgsabhängigen Vergütung nicht in Anspruch

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

Wesentliche Ereignisse im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

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

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

Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Konzernvorstand erweitert

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

Personelle Veränderung im Aufsichtsrat

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

Neues Motorenwerk in Mexiko

Volkswagen erweitert seine Produktionskapazitäten in Mexiko. Nach der Eröffnung eines neuen Werksteils am Standort Puebla im Juli 2010 zählt das Werk mit einer jährlichen Kapazität von 525.000 Fahrzeugen zu den größten Fertigungsstätten im

Konzern. Weitere Planungen sehen vor, in den kommenden drei Jahren bis zu 1 Milliarde US-Dollar in Mexiko zu investieren.

Im Rahmen seiner Wachstumsstrategie für Nordamerika errichtet der Volkswagen Konzern zudem im mexikanischen Silao ein neues Motorenwerk. Die Bauarbeiten werden noch im Jahr 2010 beginnen; ab 2013 sollen dort jährlich bis zu 330.000 Motoren der neuesten Generation produziert werden. Das Werk Silao wird die nordamerikanischen Werke in Puebla (Mexiko) und Chattanooga (USA) mit Motoren versorgen. Das Investitionsvolumen für die Entwicklung neuer Aggregate und den Aufbau des Standortes beläuft sich auf insgesamt 550 Millionen US-Dollar. Mittelfristig will Volkswagen in Silao rund 700 Mitarbeiter beschäftigen. Darüber hinaus entstehen weitere Arbeitsplätze bei Zulieferern und in der Logistik.

Strategische Partnerschaften

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

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

Vertriebsgeschäft der Porsche Holding Salzburg wird an Volkswagen veräußert werden

Die Familiengesellschafter der Porsche Holding Gesellschaft mbH, Salzburg, haben den Beschluss über die Ausübung der Put-Option zur Veräußerung des operativen Geschäftsbetriebs der Porsche Holding Salzburg an Volkswagen gefasst. Die entsprechende Put-Option wurde am 10. November 2010 ausgeübt. Die Übertragung der Vertriebsgesellschaft wird zu einem fixierten Preis von 3,3 Milliarden Euro voraussichtlich im Laufe des ersten Halbjahrs 2011 erfolgen, spätestens bis zum 30. September 2011. Mit dieser Entscheidung haben die Familien Porsche und Piëch ein klares Bekenntnis zur Umsetzung des integrierten Automobilkonzerns abgegeben. Die Veräußerung der Vertriebsgesellschaft wurde bereits in der im vergangenen Jahr geschlossenen Grundlagenvereinbarung vorgesehen.

Geschäftsverlauf

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

Deutlicher Aufwärtstrend

In den ersten drei Monaten des laufenden Rumpfgeschäftsjahres konnten sich der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern, der auch die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften umfasst, und der Volkswagen Konzern weiterhin gut behaupten.

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern erzielte im Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Oktober 2010 einen Absatz von 21.218 Fahrzeugen, der Anstieg gegenüber dem entsprechenden Vorjahreswert beträgt 86 Prozent. Das starke Wachstum verdeutlicht den Markterfolg des neuen Cayenne: 10.292 abgesetzte Fahrzeuge bedeuten im Vorjahresvergleich ein Plus von 151 Prozent. Die neue Generation des sportlichen Geländewagens ist seit Mai 2010 bei den Händlern verfügbar. Aber auch der neue Panamera hat mit 5.778 Einheiten und einer Steigerung von 94 Prozent signifikanten Anteil am Wachstumskurs der Marke Porsche. Hier zeigt sich, dass der Panamera im Vorjahresquartal noch nicht in allen Märkten weltweit verfügbar war; außerdem wurde das Sechszylinder-Modell erst im Mai 2010 eingeführt. Unter den Sportwagen konnte der 911 mit einem Absatz von 3.130 Fahrzeugen ein Plus von 20 Prozent verbuchen. Die Boxster-Baureihe erreichte 2.018 Einheiten (plus 18 Prozent), hiervon entfielen 1.089 Fahrzeuge auf den Boxster und 929 Einheiten auf den Cayman.

Im Zeitraum vom 1. Juli 2010 bis zum 30. September 2010 setzte der Volkswagen Konzern insgesamt 1.779.108 Fahrzeuge ab und lag damit 10,6 Prozent über dem Absatz des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw betrug 902.560 Fahrzeuge (plus 1,3 Prozent). Zu diesem Anstieg trugen insbesondere die Modelle Polo, New Beetle, Tiguan, Jetta und Passat bei.

Der Absatz der Marke Audi stieg in diesem Zeitraum um 8,0 Prozent auf 307.765 Einheiten. Besonders erfreulich entwickelte sich die Nachfrage nach den Modellen Audi A4 Limousine, Audi A6 Limousine und Audi Q5. Auch die neuen Modelle Audi A1, Audi A5 Sportback und Audi A8 wurden von den Kunden gut angenommen. Die Marke Škoda setzte 128.054 Fahrzeuge ab, was einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 12,5 Prozent entspricht. Verstärkt nachgefragt wurden jedoch die Modelle Octavia, Superb und Yeti. Im Zeitraum vom 1. Juli 2010 bis zum 30. September 2010 betrug der Absatz der Marke SEAT 73.587 Fahrzeuge (minus 4,0 Prozent). Der Absatz der Marke Bentley stieg in diesem Zeitraum um 19,7 Prozent auf 1.146 Fahrzeuge. Die chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften trugen mit 498.236 Fahrzeugen zum Absatz bei (plus 31,5 Prozent).

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte vom 1. Juli bis zum 30. September diesen Jahres 88.625 Einheiten ab (plus 28,4 Prozent). Der Absatz von Scania betrug 15.228 Fahrzeuge, was einen Anstieg von 68,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Auf die Position „Sonstiges“, die im Wesentlichen die Eliminierungen konzerninterner Lieferungen im Volkswagen Konzern beinhaltet, entfallen 236.093 Fahrzeuge.

Regionale Unterschiede

In Europa nahm der Absatz des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns in den ersten drei Monaten des laufenden Rumpfgeschäftsjahres um 63 Prozent auf 7.082 Fahrzeuge zu; davon entfielen 2.318 Einheiten (plus 50 Prozent) auf den deutschen Markt. Noch stärker wuchs die Marke Porsche auf dem amerikanischen Kontinent mit einer Absatzsteigerung von 82 Prozent auf 7.268 Einheiten – davon entfielen 6.632 Fahrzeuge auf Nordamerika – sowie in Asien und dem Rest der Welt; dort legte der Absatz um 126 Prozent auf 6.868 Fahrzeuge zu. Diese Entwicklung ist vor allem auf ein starkes Wachstum in China zurückzuführen.

Der Volkswagen Konzern setzte vom 1. Juli 2010 bis zum 30. September 2010 in der Region Europa/Übrige Märkte 837.393 Fahrzeuge ab und lag damit auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums, in dem 833.214 Fahrzeuge abgesetzt wurden. In Nordamerika stieg der Absatz um 17,6 Prozent auf 133.292 Einheiten. Der Absatz in Südamerika ist im Vergleich zum Vorjahr um 6,8 Prozent angestiegen

und lag bei 237.199 Fahrzeugen. Einschließlich der Joint-Ventures in China setzte der Volkswagen Konzern vom 1. Juli 2010 bis zum 30. September 2010 auf den Pkw-Märkten in der Region Asien-Pazifik 571.224 Einheiten ab (plus 29,9 Prozent).

Erhöhte Produktion

Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern wurden im Berichtszeitraum 24.020 Fahrzeuge produziert, das Plus im Vorjahresvergleich betrug 20 Prozent. In Leipzig liefen vom 1. August 2010 bis zum 31. Oktober 2010 mit 12.699 Einheiten der Baureihe Cayenne 56 Prozent mehr Fahrzeuge vom Band als im Vorjahresquartal. Von der vierten Baureihe, dem Panamera, wurden 4.870 Einheiten (minus sechs Prozent) gefertigt. Im Werk Zuffenhausen betrug der Produktionsrückgang bei der Baureihe 911 sieben Prozent; es wurden 3.902 Elfer gefertigt. Die Produktion der Boxster-Baureihe legte insgesamt um vier Prozent auf 2.549 Fahrzeuge zu, davon entfielen 1.364 Einheiten auf den Boxster und 1.185 Fahrzeuge auf den Cayman. In Finnland sank die Anzahl hergestellter Fahrzeuge um 29 Prozent auf 1.189 Einheiten.

Der Volkswagen Konzern produzierte vom 1. Juli 2010 bis zum 30. September 2010 weltweit 1.761.610 Fahrzeuge. Dies bedeutet einen Anstieg von 14,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Abermals neue Arbeitsplätze geschaffen

Zum 31. Oktober 2010 beschäftigte der Porsche SE Konzern, wie zum Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres, 37 Mitarbeiter. Die Zahl der Mitarbeiter des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns lag am 31. Oktober 2010 mit 13.043 Personen um 2,5 Prozent über dem Stichtagswert zum 31. Juli 2010 (12.722 Personen).

Die Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns umfasste zum 30. September 2010 389.714 Personen. Verglichen mit dem Stand vom 30. Juni 2010 bedeutet dies ein Anstieg um 3,4 Prozent, verglichen mit dem Stand vom 31. Dezember 2009 einen Anstieg um 5,8 Prozent. Im Inland waren 178.473 Mitarbeiter beschäftigt (plus 2,3 Prozent); ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft betrug 45,8 Prozent.

Erläuterungen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich zum 31. Oktober 2010 gegenüber dem 31. Juli 2010 um 1.179 Millionen Euro auf 29.331 Millionen Euro erhöht. Dies ist in erster Linie auf die Fortführung der Buchwerte der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und an der Volkswagen AG zurückzuführen.

Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten zum Stichtag darüber hinaus insbesondere Darlehensforderungen gegen die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG. Des Weiteren ist hierin ein positiver Zeitwert in Höhe von 260 Millionen Euro (31. Juli 2010: 301 Millionen Euro) für die Put-Option der Porsche SE auf die dort verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten.

Das kurzfristige Vermögen umfasst wie am vorangegangenen Bilanzstichtag vor allem Ertragsteuerforderungen sowie die flüssigen Mittel der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften.

Die gegenüber dem 31. Juli 2010 nahezu unveränderten Finanzschulden enthalten zum 31. Oktober 2010 neben Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auch Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns. In den langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten ist ein negativer Zeitwert in Höhe von 477 Millionen Euro (31. Juli 2010: 395 Millionen Euro) für die Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten. Die Wertänderung der Call-Option resultiert, ebenso wie die Wertänderung der Put-Option, aus der Aktualisierung der zugrunde liegenden Bewertungsparameter.

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns – also die liquiden Mittel vermindert um die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten – blieb mit minus 6,1 Milliarden Euro im Vergleich zum 31. Juli 2010 (minus 6,0 Milliarden Euro) nahezu unverändert.

Ertragslage

Der Porsche SE Konzern weist in den ersten drei Monaten des Rumpfgeschäftsjahres, das vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 dauert, ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 155 Millionen Euro aus. Das Ergebnis im vergleichbaren Vorjahreszeitraum hatte minus 431 Millionen Euro betragen. Ein Vergleich des Ergebnisses für die ersten drei Monate des Rumpfgeschäftsjahres mit dem Vorjahreszeitraum ist nur sehr eingeschränkt möglich, da in der Vergleichsperiode der Volkswagen Konzern und der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern noch im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen wurden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Porsche SE Konzerns enthalten im Wesentlichen den Effekt aus der Bewertung der Put- und Call-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von minus 123 Millionen Euro.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von insgesamt 326 Millionen Euro beinhaltet das dem Porsche SE Konzern zuzurechnende laufende Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns, das die beiden Konzerne im Berichtszeitraum erwirtschaftet haben. Die Ergebnisbeiträge beider Beteiligungen enthalten zudem Effekte aus der Fortführung der zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung der Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen und der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen begonnenen Kaufpreisallokationen, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Zwischenmitteilung noch nicht vollständig abgeschlossen sind. Die sich aus der Fortführung der dabei aufgedeckten stillen Reserven und Lasten ergebenden Effekte und somit das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen sind folglich vorläufig. Die bilanziellen Folgewirkungen dieser im Dezember 2009 begonnenen Kaufpreisallokationen für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und den Volkswagen Konzern, das heißt die Fortentwicklung der in diesem Zusammenhang aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, haben das at Equity Ergebnis und damit das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns in den ersten drei Monaten des Rumpfgeschäftsjahres in Höhe von rund 114 Millionen Euro belastet.

Das Finanzergebnis hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich verbessert. Dies ist insbesondere auf gesunkene Zinszahlungen an Kreditinstitute zurückzuführen.

Operatives Ergebnis der wesentlichen Beteiligungen

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

Der Absatz des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns betrug in den ersten drei Monaten des Rumpfgeschäftsjahres 21.218 Fahrzeuge. Der Umsatz stieg dabei gegenüber dem Vergleichszeitraum des vorangegangenen Geschäftsjahres um 80,3 Prozent auf 2.057 Millionen Euro. Das operative Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns für die ersten drei Monate des aktuellen Rumpfgeschäftsjahres beläuft sich auf 395 Millionen Euro, nach 52 Millionen Euro im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern weist eine deutlich zweistellige Umsatzrendite auf.

Der Volkswagen Konzern setzte im Zeitraum vom 1. Juli 2010 bis zum 30. September 2010 1.779.108 Fahrzeuge ab. Bei Umsatzerlösen in Höhe von 30.738 Millionen Euro (Vorjahr: 25.956 Millionen Euro) beläuft sich das operative Ergebnis auf 1.985 Millionen Euro (Vorjahr: 278 Millionen Euro).

Attraktive neue Modelle

Im Berichtszeitraum erfolgte die Markteinführung des leistungsstärksten Seriensportwagens in der Geschichte der Porsche AG: Der 620 PS starke 911 GT2 RS¹ feierte am 25. August 2010 auf dem Autosalon in Moskau seine Weltpremiere, der Verkauf begann im September 2010. Bereits Mitte Oktober war die auf 500 Exemplare limitierte Kleinserie ausverkauft. Der Hochleistungssportwagen wird von einem 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern mit variabler Turbinengeometrie angetrieben. Die Beschleunigungswerte lauten: Null bis 100 km/h in 3,5 Sekunden, null bis 200 km/h in 9,8 Sekunden, null bis 300 km/h in 28,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 330 km/h.

Auf dem Automobilsalon in Paris Anfang Oktober feierten zwei weitere Modelle der Erfolgsbaureihe 911 ihre Weltpremiere: Der 911 Speedster¹ und der 911 Carrera GTS¹. Mit 408 PS leistet der 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotor in beiden neuen Elferrn 23 PS mehr als im 911 Carrera S. Der Carrera GTS bildet mit einer betont sportlichen Ausstattung die neue Spitze der Carrera-Modellreihe. Ab Dezember 2010 ist der GTS als Coupé und als Cabriolet bei den Händlern verfügbar. Der neue 911 Speedster, der in einer Kleinserie gefertigt und ebenfalls ab Dezember erhältlich sein wird, ist in Erinnerung an das erste Porsche-Modell mit dem Namen Speedster – dem 356 Speedster – auf 356 Exemplare limitiert. Der Zweisitzer unterscheidet sich signifikant von den anderen Fahrzeugen der Baureihe 911. Die 60 Millimeter niedrigere, stärker geneigte Frontscheibe, die flache Kontur des sportlich geschnittenen Verdecks und eine charakteristische Doppelhutze formen das markante Profil des Sportwagens.

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

Auf dem Autosalon in Moskau präsentierte der Volkswagen Konzern dem russischen Publikum im August zahlreiche neue Modelle. Das Highlight bildete die im rus-

¹ Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 21 dieses Berichts.

sischen Volkswagen Werk Kaluga gefertigte Polo Limousine, bei deren Entwicklung die besonderen Klima- und Straßenverhältnisse Russlands berücksichtigt wurden.

Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentierte den Besuchern der Internationalen Automobilausstellung (IAA) Nutzfahrzeuge im September in Hannover gleich fünf Neuheiten, die sich durch hohe Effizienz, Funktionalität und Sicherheit auszeichnen. Im Mittelpunkt stand der neue Caddy. Design, Funktionalität, Sicherheit und Ausstattung des kompakten Stadtlieferwagens wurden im Vergleich zum Vorgänger weiter perfektioniert. Seine innovative und effiziente Motorenpalette reduziert den Kraftstoffverbrauch um bis zu 21 Prozent. Ein weiteres Highlight auf dem Messestand war der Amarok SingleCab. Bei gleichen Fahrzeugmaßen wie der Viertürer weist der Amarok SingleCab eine auf 2,20 m verlängerte Ladefläche auf. Premiere feierte zudem der Transporter mit BlueMotion Technology. Im Vergleich zum aktuellen, gleichstarken Serienmodell wurde der kombinierte Verbrauch nochmals um 0,5 l gesenkt, sodass der Transporter im Durchschnitt nur noch 6,8 l auf 100 km benötigt. Die Marke Scania stellte in Hannover mit dem neuen V8 den weltweit stärksten Lkw vor. Darüber hinaus zeigte die schwedische Marke die innovative R-Serie, die bei Effizienz und Komfort neue Maßstäbe setzt. Weitere Neuheiten waren der Reisebus Scania Touring, der Niederflur-Stadtbus Scania OmniCity sowie das Dienstleistungsprogramm Ecolution by Scania. Dieses bietet den Kunden maßgeschneiderte Services, um CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch zu senken und damit langfristig die Umweltverträglichkeit, Effizienz und Profitabilität der Flotte für den Kunden zu steigern.

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

ebenfalls umfangreich überarbeitet und schlägt mit der Beschaffenheit und der Qualität der eingesetzten Materialien eine Brücke in das nächsthöhere Segment.

Die Marke Audi beeindruckte die Messebesucher in Paris mit dem Audi quattro concept – der modernen Interpretation des legendären Audi quattro aus den 1980er Jahren. Einen Ausblick auf den Sportwagen der Zukunft präsentierte Audi mit dem Audi e-tron Spyder, der TDI-Technologie und Elektroantrieb intelligent kombiniert. Seine Markenzeichen sind ein markant-kraftvolles Design und ein hocheffizienter Plug-in-Hybridantrieb. Außerdem ging in Paris der Audi R8 GT ¹ an den Start – eine auf 333 Exemplare limitierte leichtere und leistungsstärkere Variante des Hochleistungssportwagens Audi R8.

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

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

Die Premiere des neuen Bentley Continental GT ¹ war ein weiteres Highlight des Volkswagen Konzerns in Paris. Lamborghini faszinierte die Messebesucher mit dem Lamborghini Sesto Elemento. Für viel Aufsehen auf der Pariser Automobilmesse sorgte außerdem die Europapremiere des Weltrekordfahrzeugs Bugatti Veyron 16.4 Super Sport ¹.

¹ Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 21 dieses Berichts.

Emissions- und Verbrauchsangaben

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoff- verbrauch innerorts (l/100km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100km)	CO ₂ - Emissionen kombiniert (g/km)
Audi R 8 GT	412 (560)	20,7	9,6	13,7	327
Bentley Continental GT	423 (575)	25,4	11,4	16,5	384
Bugatti Veyron Super Sport	882 (1200)	37,2	14,9	23,1	539
Porsche 911 GT2 RS	456 (620)	17,9	8,7	11,9	284
Porsche 911 Carrera GTS	300 (408)	15,9	7,6	10,6	250
Porsche 911 Carrera GTS PDK	300 (408)	15,3	7,2	10,2	240
Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet	300 (408)	16,2	7,7	10,8	254
Porsche 911 Carrera GTS PDK Cabriolet	300 (408)	15,5	7,3	10,3	242
Porsche 911 Speedster	300 (408)	15,2	7,3	10,3	242

Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen

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

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

Die erfolgreiche Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns der ersten neun Monate des Jahres 2010 wird sich im vierten Quartal nicht mehr so stark fortsetzen. Gleichwohl geht der Volkswagen Konzern davon aus, dass sich die Umsatzerlöse und das operative Ergebnis des Konzerns im Jahr 2010 trotz Volumenverschiebungen zwischen den Märkten weiterhin positiv entwickeln werden. Dabei werden sich auch Wechselkurseffekte ergebnisverbessernd auswirken. Volkswagen setzt zudem weiterhin auf eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung seiner Prozesse. Die ökologische Relevanz und die Rendite seiner Fahrzeugprojekte als zentrale Elemente der Strategie „18 plus“ werden dabei konsequent verfolgt.

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Seit der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns fungiert die Porsche SE als Holding. Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns ist maßgeblich abhängig von der Ergebnissituation und damit von den der Porsche SE zuzurechnenden at Equity Ergebnissen der wesentlichen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG.

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

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

Die Porsche SE wird in den kommenden Monaten die Vorbereitung der Kapitalerhöhung, die maßgeblich zur Entschuldung der Gesellschaft beitragen soll, mit

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

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

PORSCHE AUTOMOBIL HOLDING SE

Porsche Zwischenholding GmbH Konzern in Zahlen

		RGJ 2010* (Aug. – Okt.)	GJ 2009/10* (Aug. – Okt.)	Veränderung in Prozent
Umsatz	Mrd. Euro	2,06	1,14	+ 80,3
Absatz (Neufahrzeuge)	Fahrzeuge	21.218	11.385	+ 86,4
911		3.130	2.600	+ 20,4
Boxster/Cayman		2.018	1.717	+ 17,5
Cayenne		10.292	4.095	+ 151,3
Panamera		5.778	2.973	+ 94,3
Regionen	Fahrzeuge	21.218	11.385	+ 86,4
Europa		7.082	4.357	+ 62,5
davon Deutschland		2.318	1.544	+ 50,1
Asien/Rest der Welt		6.868	3.033	+ 126,4
Amerika		7.268	3.995	+ 81,9
davon Nordamerika		6.632	3.656	+ 81,4
Produktion	Fahrzeuge	24.020	20.009	+ 20,0
911		3.902	4.197	– 7,0
Boxster/Cayman		2.549	2.447	+ 4,2
Cayenne		12.699	8.160	+ 55,6
Panamera		4.870	5.205	– 6,4
Mitarbeiter (31. Oktober 2010 bzw. 31. Juli 2010)		13.043	12.722	+ 2,5

* Rumpfgeschäftsjahr bzw. Geschäftsjahr

Volkswagen Konzern in Zahlen

		RGJ Porsche SE 2010* (Juli – Sept.)	GJ Porsche SE 2009/10* (Juli – Sept.)	Veränderung in Prozent
Umsatz	Mrd. Euro	30,74	25,96	+ 18,4
Absatz (Neufahrzeuge)	Fahrzeuge	1.779.108	1.608.383	+ 10,6
VW Pkw		902.560	891.335	+ 1,3
Audi		307.765	285.044	+ 8,0
Škoda		128.054	146.281	– 12,5
SEAT		73.587	76.638	– 4,0
Bentley		1.146	957	+ 19,7
VW Nutzfahrzeuge		88.625	69.048	+ 28,4
Scania		15.228	9.023	+ 68,8
VW China		498.236	378.871	+ 31,5
Sonstiges**		– 236.093	– 248.814	–
Regionen	Fahrzeuge	1.779.108	1.608.383	+ 10,6
Europa/Übrige Märkte		837.393	833.214	+ 0,5
Nordamerika		133.292	113.342	+ 17,6
Südamerika		237.199	222.174	+ 6,8
Asien/Pazifik		571.224	439.653	+ 29,9
Produktion	Fahrzeuge	1.761.610	1.538.795	+ 14,5
Mitarbeiter (30. September 2010 bzw. 30. Juni 2010)		389.714	377.074	+ 3,4

* Rumpfgeschäftsjahr bzw. Geschäftsjahr

** Eliminierung konzerninterner Lieferungen