

Porsche Automobil Holding SE

Geschäftsjahr  
2009/10



# 2009/10

## **Beteiligungsverwaltende Holding**

Die Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) fungiert seit Dezember 2009 als Holding für ihre Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG. Mit Wirkung zum 3. Dezember 2009 erfolgte die Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns, mit Wirkung zum 7. Dezember 2009 die Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns. Seither bilanziert die Porsche SE die Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen und die Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE und der Volkswagen AG nach der Equity-Methode. Das Ergebnis der Porsche SE hängt zukünftig maßgeblich von der Ergebnissituation und damit von den zuzurechnenden at Equity-Ergebnissen der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG ab. Im handelsrechtlichen Einzelabschluss erwirtschaftet die Porsche SE Beteiligungserträge in Form von Dividenden.

Der Anteil der Porsche SE am Gesamtkapital der Volkswagen AG beträgt seit März diesen Jahres 32,2 Prozent. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Volkswagen AG mit der Ausgabe von rund 65 Millionen neuen Vorzugsaktien ihr Grundkapital um nominal rund 166,2 Millionen Euro erhöht. Die Porsche SE nahm an dieser Kapitalerhöhung nicht teil. Dadurch verwässerte sich ihr Anteil am Gesamtkapital der Volkswagen AG von 37,4 Prozent auf 32,2 Prozent. Der Anteil der Porsche SE an den Stammaktien der Volkswagen AG in Höhe von rund 50,7 Prozent blieb unverändert. Der Anteil, den die Porsche SE am Gesamtkapital der Porsche Zwischenholding GmbH hält, beträgt 50,1 Prozent.

# 12

6 An unsere Aktionäre

8 **Brief an unsere Aktionäre**  
10 **Verwaltungsorgane der  
Porsche Automobil Holding SE**  
12 **Bericht des Aufsichtsrats**  
24 **Corporate Governance Bericht**  
29 Vergütungsbericht  
(Teil des Lageberichts)

38 Das Unternehmen

40 **Konzernlagebericht und Lagebericht  
der Porsche Automobil Holding SE**  
40 Wesentliche Ereignisse  
47 Geschäftsverlauf  
51 Kapitalmarkt  
54 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage  
59 Porsche Automobil Holding SE  
(Einzelabschluss nach HGB)  
63 Wertsteigernde Faktoren  
85 Chancen und Risiken der  
zukünftigen Entwicklung  
112 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag  
113 Prognosebericht und Ausblick  
116 **Märkte**



## 122 Konzernabschluss

- 125 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 126 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
- 127 Konzernbilanz
- 128 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 130 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 132 Konzernanhang
- 269 Bilanzzeit
- 270 Bestätigungsvermerk
- 271 Mitgliedschaften in anderen gesetzlich  
zu bildenden Aufsichtsräten sowie  
in vergleichbaren in- und ausländischen  
Kontrollgremien
- 274 Bilanz der Porsche Automobil Holding SE
- 275 Gewinn- und Verlustrechnung der  
Porsche Automobil Holding SE



1

An unsere Aktionäre





Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Porsche Automobil Holding SE hat im Geschäftsjahr 2009/10 mit Blick auf die Bildung des integrierten Automobilkonzerns von Volkswagen und Porsche große Schritte nach vorn gemacht. Hierfür stehen die Grundlagenvereinbarung und die Beteiligung von Volkswagen an der Porsche Zwischenholding GmbH. Damit ist es uns auch gelungen, die Verbindlichkeiten der Porsche SE deutlich zu senken.

Die weitere Entschuldung soll mit der Kapitalerhöhung erfolgen, die für das erste Halbjahr 2011 geplant ist. Das angestrebte Emissionsvolumen beträgt fünf Milliarden Euro und soll durch Ausgabe von Stamm- und Vorzugsaktien in jeweils gleicher Anzahl erzielt werden. Die Stammaktionäre der Familien Porsche und Piëch haben sich im Rahmen des Gesamtkonzepts der Grundlagenvereinbarung verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen dem Beschluss zuzustimmen und die Zeichnung der neuen Stammaktien sicherzustellen.

Alle Beteiligten – Volkswagen, Porsche, die Familien Porsche und Piëch sowie die Arbeitnehmervertreter beider Unternehmen – arbeiten gemeinsam an der Bildung des integrierten Automobilkonzerns.

Nach Durchführung der Kapitalerhöhung soll die Porsche SE gemäß der Grundlagenvereinbarung auf die Volkswagen AG verschmolzen werden. Aus heutiger Sicht ist es nicht auszuschließen, dass der in der Grundlagenvereinbarung für die Verschmelzung vorgesehene Zeitplan nicht eingehalten werden kann. Die gemäß der Grundlagenvereinbarung 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. 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 Grundlagenvereinbarung.

Parallel arbeiten Porsche und Volkswagen mit Hochdruck daran, die organisatorischen Voraussetzungen für das Zusammengehen zu schaffen. Auf Basis klar definierter Prozesse forcieren wir die operative Zusammenarbeit zwischen beiden Unternehmen auf sämtlichen Ebenen. Gemeinsame Projektteams sind in allen

Bereichen auf einem guten Weg, das identifizierte Synergiepotential zu heben. Die größten Einsparungen lassen sich durch gemeinsame Einkaufsaktivitäten und eine verstärkte Zusammenarbeit in der Entwicklung von Fahrzeugen, Modulen, Antrieben und der Elektronik erzielen. Darüber hinaus können in Zukunft viele Einrichtungen wie Entwicklungszentren und Prüfstände gemeinsam genutzt werden. Zudem bieten sich vielversprechende Kooperationen beispielsweise im Bereich Finanzdienstleistungen und im Vertrieb an.

Wie schnell und zielgerichtet Porsche und Volkswagen zusammenwachsen, lässt sich auch an wichtigen Personalien ablesen: Matthias Müller, der neue Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, ist für diesen Posten die Idealbesetzung. Er verfügt nicht nur über eine hohe Kompetenz im Zusammenspiel eigenständiger Marken, wie er sie als verantwortlicher Produktstratege in Wolfsburg bewiesen hat; Porsche braucht für die erfolgreiche Integration auch jemanden, der Volkswagen von innen her kennt – genau dies verkörpert Matthias Müller. Im Gegenzug ist sein Vorgänger, Michael Macht, in den Vorstand der Volkswagen AG gewechselt. Hier verantwortet er auf Grundlage seiner ausgewiesenen Erfahrung und hohen Qualitätsorientierung die weltweite Produktion und Logistik des Konzerns. Michael Macht hatte die Führung der Porsche AG in einer für das Unternehmen entscheidenden Phase übernommen. Mit großem Einsatz und Können ist es ihm gelungen, Absatz, Rentabilität und die Strahlkraft der Marke Porsche weiter zu steigern.

Das Zusammenrücken von Porsche und Volkswagen ist strategisch sinnvoll, denn die Automobilindustrie steht derzeit vor großen technologischen Herausforderungen. Alle Hersteller müssen parallel in sämtliche relevanten Antriebsarten investieren. Und die Entwicklung von Hybrid- und Elektroantrieben ist finanziell und technisch sehr aufwändig. Kosten, Aufwand und nicht zuletzt Know-how zu teilen ist hier das Gebot der Stunde, um einen langfristig profitablen Wachstumskurs zu verfolgen.

Mit seiner hohen Sportwagenkompetenz kommt Porsche im integrierten Konzern eine bedeutende Rolle zu. Die Porsche AG ist unverändert der profitabelste Autohersteller der Welt. Und Porsche ist und bleibt eine der stärksten und faszinierendsten Marken. Porsche wird weiterhin sportliche, exklusive Automobile entwickeln und bauen, die eindeutig die Porsche-Gene aufweisen – sichtbar, fühlbar und natürlich (er)fahrbare. Der Verbund mit dem Volkswagen Konzern und dessen Entwicklungs- und Fertigungsressourcen ist ein Garant dafür, dass Porsche sich selbst und seinen Markenwerten ohne jede Abstriche treu bleiben kann. Die erzielten Synergien werden Porsche und Volkswagen gleichermaßen nutzen. Bei der Marke Porsche werden sie deutlich zutage treten, mit neuen, faszinierenden Modellen, mit zusätzlichen Baureihen, mit Spitzentechnologie und innovativen Fahrzeugkonzepten.

Volkswagen ist heute bereits der weltweit führende Mehrmarkenkonzern. Und in der Wirtschaftskrise des vergangenen Jahres hat sich erneut eindrucksvoll gezeigt, wie überlegen diese Mehrmarkenstrategie ist. Mehr denn je verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, bis 2018 der in vielfacher Hinsicht führende Automobilhersteller der Welt zu sein und eine Umsatzrendite vor Steuern von acht Prozent zu erwirtschaften. Gemeinsam mit Porsche entsteht jetzt ein noch stärkerer, schlagkräftiger und weltweit hervorragend aufgestellter Mehrmarkenkonzern, der für alle künftigen Herausforderungen gewappnet sein wird. Ich bin mir sicher: Dieses Unternehmen wird die Zukunft des Automobilbaus an entscheidender Stelle prägen.

Das alles zeigt: Die Aktionärinnen und Aktionäre der Porsche SE sind heute bereits maßgeblich an zwei der zukunftsfähigsten Unternehmen der Automobilindustrie beteiligt. Und auch sie können vom neuen integrierten Automobilkonzern ganz wesentlich profitieren.

  
Prof. Dr. Martin Winterkorn

## **Mitglieder des Aufsichtsrats**

### **Dr. Wolfgang Porsche**

Diplom-Kaufmann  
Vorsitzender

### **Uwe Hück\***

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

### **Hans Baur\***

Diplom-Ingenieur  
Gewerkschaftssekretär

### **Berthold Huber\***

1. Vorsitzender der IG-Metall

### **Seine Exzellenz Scheich**

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

Minister of business and trade

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

Mitglied des Gesellschafterausschusses der  
Henkel AG & Co. KGaA

### **Peter Mosch\***

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

### **Bernd Osterloh\***

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

### **Hon.-Prof. Dr. techn. h.c.**

**Ferdinand K. Piëch**

Diplom-Ingenieur ETH

### **Dr. Hans Michel Piëch**

Rechtsanwalt

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

Beteiligungsmanagement

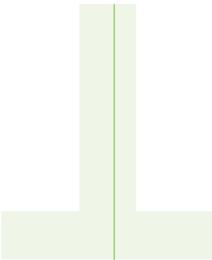
### **Hans-Peter Porsche**

Ingenieur

### **Werner Weresch\***

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

\* Arbeitnehmervertreter  
Stand 31. Juli 2010



## Mitglieder des Vorstands

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

Diplom-Ingenieur

Vorsitzender des Vorstands der  
Porsche Automobil Holding SE  
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG  
und Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG  
Geschäftsbereich Konzern Forschung und Entwicklung

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

Diplom-Wirtschaftsingenieur

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

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

Diplom-Ingenieur

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

### **Thomas Edig**

Diplom-Betriebswirt (BA)

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



Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2009/10 stand für die Porsche Automobil Holding SE ganz im Zeichen der vereinbarten Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit der Volkswagen AG.

Der Aufsichtsrat stimmte dem Abschluss einer Grundlagenvereinbarung zu, in der die erforderlichen Schritte für die Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit Porsche und Volkswagen vorgezeichnet wurden: Die Volkswagen AG beteiligte sich Anfang Dezember 2009 – wie in der Grundlagenvereinbarung vorgesehen – im Wege einer Kapitalerhöhung mittelbar mit 49,9 Prozent an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft. Die Porsche Automobil Holding SE verwendete die ihr im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung zufließenden liquiden Mittel von rund 3,9 Milliarden Euro im Wesentlichen, um ihre Bankverbindlichkeiten zu senken. Ferner sieht die Grundlagenvereinbarung eine Kapitalerhöhung bei der Volkswagen AG, die im Frühjahr 2010 erfolgreich durchgeführt wurde, und eine Kapitalerhöhung bei der Porsche Automobil Holding SE im ersten Halbjahr 2011 (allerdings nicht vor dem 28. Februar 2011) sowie die anschließende Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE mit der Volkswagen AG vor.

Parallel zur mittelbaren Beteiligung der Volkswagen AG an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft wurde mit einem internationalen Bankenkonsortium ein neuer Kreditvertrag abgeschlossen, durch den der seit März 2009 bestehende Konsortialkredit abgelöst wurde.

Bereits im August 2009 hatte die Porsche Automobil Holding SE einen wesentlichen Teil der auf Barausgleich gerichteten Kurssicherungsgeschäfte mit Bezug auf VW-Aktien an die Qatar Holding LLC, Katar, veräußert. In diesem Zusammenhang hatte die Qatar Holding LLC als strategischer Investor von Stammaktionären der Porsche Automobil Holding SE zehn Prozent der Stammaktien an der Porsche Automobil Holding SE erworben.

In allen vier Sitzungen des Aufsichtsrats, die zwischen dem Beginn des Berichtszeitraums, dem 1. August 2009, und dem Abschluss des neuen Kreditvertrags Ende November 2009 und der mittelbaren Beteiligung der Volkswagen AG an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft Anfang Dezember 2009 stattgefunden haben, ließ sich der Aufsichtsrat durch den Vorstand vom jeweiligen Stand der Verhandlungen mit der Volkswagen AG bzw. den Konsortialbanken umfassend unterrichten. Besonderes Augenmerk legte der Aufsichtsrat dabei auf die Finanz-, Ertrags- und Liquiditätslage der Porsche Automobil Holding SE. Die in den Verhandlungen strittigen Punkte wurden mit dem Vorstand intensiv diskutiert und beraten. Auch zwischen den einzelnen Aufsichtsratssitzungen führten Aufsichtsratsmitglieder zahlreiche Gespräche mit den Mitgliedern des Vorstands über Stand und Inhalt der Verhandlungen. Darüber hinaus befasste sich das Präsidium des Aufsichtsrats in fünf Sitzungen intensiv mit dem jeweiligen Stand der Verhandlungen über Abschluss und Umsetzung der Grundlagenvereinbarung.

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

Der Aufsichtsrat tagte im Geschäftsjahr in vier ordentlichen und sechs außerordentlichen Sitzungen. Bei drei Sitzungen des Aufsichtsrats waren alle Mitglieder anwesend. Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani, der durch die ordentliche Hauptversammlung am 29. Januar 2010 zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt wurde, war bei weniger als der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen anwesend. Im Falle der Abwesenheit haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt. Über eilbedürftige Geschäftsvorfälle wurde zum Teil schriftlich im Umlaufverfahren beschlossen.

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

Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Beratungs- und Kontrollaufgaben während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands sowie in Sitzungen informiert. Die Berichterstattung erstreckte sich insbesondere auf die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf sowie die Geschäftspolitik und die Entwicklung der Finanz-, Ertrags- und Liquiditätslage. Der Aufsichtsrat hat in die ihm vorgelegten wesentlichen Planungs- und Abschlussunterlagen Einsicht genommen und sich von deren Richtigkeit und Angemessenheit überzeugt. Er prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen im gebotenen Maß und hinterfragte diese kritisch. Zwischen den einzelnen Aufsichtsratssitzungen führten Aufsichtsratsmitglieder Gespräche mit den Mitgliedern des Vorstands. Darüber hinaus stand der Aufsichtsratsvorsitzende im Berichtszeitraum in kontinuierlichem Kontakt mit dem Vorstand.

Der Aufsichtsrat befasste sich mit der Schaffung des integrierten Automobilkonzerns und sonstigen grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Liquiditäts-, Investitions- und Personalplanung. Er stimmte nach eingehender Prüfung sämtlichen Angelegenheiten zu, die ihm vom Vorstand entsprechend der Mitbestimmungsvereinbarung, der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstands zur Beschlussfassung oder Zustimmung vorgelegt wurden. Solche

Angelegenheiten waren insbesondere der Abschluss der Grundlagenvereinbarung bzw. der mit dieser zusammenhängenden Durchführungsverträge, der Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH (dem die Hauptversammlung am 29. Januar 2010 zustimmte), das Stimmverhalten der Porsche Automobil Holding SE (i) in der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 bei Wahlen zum Aufsichtsrat und bei der Schaffung von Entsendungsrechten, (ii) in der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 22. April 2010 bei der Entlastung von Verwaltungsmitgliedern, den Wahlen zum Aufsichtsrat sowie der Zustimmung zum Abschluss von Unternehmensverträgen und (iii) in der ordentlichen Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2008/09 der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft bei der Entlastung von Verwaltungsmitgliedern.

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

### **Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2009/10**

In der ersten Sitzung des Geschäftsjahres 2009/10, die am 13. August 2009 stattfand, erörterte der Aufsichtsrat die Eckpunkte eines Investment Agreement mit der Qatar Holding LLC und stimmte dessen Abschluss zu. In dieser Vereinbarung, die am folgenden Tag unterzeichnet wurde, wurde die Veräußerung eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Kurssicherungsgeschäfte mit Bezug auf VW-Aktien an die Qatar Holding LLC geregelt. Außerdem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns zwischen Porsche und Volkswagen und stimmte deren Abschluss in ihrer damaligen Entwurfsfassung zu. Dabei wurde die strategische Logik und das in der Grundlagenvereinbarung definierte mehrstufige Transaktionskonzept erörtert. Der Aufsichtsrat beriet dabei intensiv die Auswirkungen der Transaktion auf die Finanz-, Ertrags- und Liquiditätslage der Porsche Automobil Holding SE. Insbesondere wurde bei der vereinbarten mittelbaren Beteiligung der Volkswagen AG an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft die Angemessenheit des vereinbarten Unternehmenswerts plausibilisiert. Erörtert wurden auch mögliche Risiken der Transaktion, die mit der Transaktion im Zusammenhang stehenden steuerrechtlichen Fragen und die zum damaligen Zeitpunkt noch offenen Punkte.

Ferner bestellte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn zum Mitglied des Vorstands und ernannte ihn zum Vorstandsvorsitzenden der Porsche Automobil Holding SE. Herr Hans Dieter Pötsch wurde ebenfalls zum Vorstandsmitglied bestellt. Beide traten nach Abschluss der Verhandlungen über die Durchführungsverträge zur Umsetzung der Grundlagenvereinbarung mit Wirkung zum 25. November 2009 ihre Ämter an.

In einer weiteren außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 11. September 2009 wurde der Stand der zu diesem Zeitpunkt noch weiter andauernden Verhandlungen zur Grundlageneinbarung und deren Umsetzung beraten. Außerdem wurde der Aufsichtsrat ausführlich über Stand und Inhalt der Refinanzierungsverhandlungen sowie die Liquiditätsentwicklung der Porsche Automobil Holding SE informiert. Ferner beschäftigte sich der Aufsichtsrat intensiv mit den durch die Staatsanwaltschaft Stuttgart im August 2009 eingeleiteten Ermittlungsverfahren und den diesen zugrunde liegenden Vorwürfen, die sich insbesondere gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Herrn Dr. Wendelin Wiedeking und Herrn Holger P. Härter richten.

In der ersten ordentlichen Aufsichtsratssitzung des Geschäftsjahres 2009/10 am 12. November 2009 befasste sich der Aufsichtsrat erneut mit den staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahren. Ein von der Porsche Automobil Holding SE beauftragter Experte im Kapitalmarktsrecht stellte hierzu die wesentlichen Ergebnisse seiner Untersuchungen vor. Seine Prüfung ergab, dass keine Rechtsverstöße vorliegen. Außerdem stimmte der Aufsichtsrat der internen Umstrukturierung in Bezug auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft zu, die die in der Grundlageneinbarung vorgesehene mittelbare Beteiligung der Volkswagen AG vorbereitete. In diesem Zusammenhang erörterte der Aufsichtsrat auch die Durchführungsverträge zur Grundlageneinbarung, die insbesondere die unmittelbare Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH im Rahmen einer Kapitalerhöhung und damit die mittelbare Beteiligung an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft regeln.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 20. November 2009 stimmte der Aufsichtsrat nach intensiver Diskussion und Beratung neben einer Änderung der Grundlageneinbarung auch dem Abschluss und der Umsetzung sämtlicher Durchführungsverträge zur Grundlageneinbarung zu. Darüber hinaus stimmte der Aufsichtsrat der Vereinbarung einer Kapitalerhöhungszusage mit Stammaktionären der Porsche Automobil Holding SE zu. Darin verpflichten sich diese gegenüber der Porsche Automobil Holding SE im Rahmen des Gesamtkonzepts der Grundlageneinbarung unter bestimmten Voraussetzungen zur Zeichnung neuer Stammaktien aus der für das erste Halbjahr 2011 geplanten Kapitalerhöhung gegen einen Gesamtbezugspreis von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat über die wesentlichen Eckpunkte des neuen Kreditvertrags informieren. Daneben befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Einzel- und dem Konzernabschluss der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Oktober 2009 und der aktuellen Geschäfts- und Finanzlage.

In der ordentlichen Sitzung am 15. Dezember 2009 entschied der Aufsichtsrat über seine Beschlussvorschläge an die ordentliche Hauptversammlung am 29. Januar 2010 und informierte sich über den Stand der Umsetzung der in der Grundlageneinbarung definierten Transaktionsschritte und über die finanzielle Lage der Porsche Automobil Holding SE nach der Anfang Dezember 2009 erfolgreich zum Abschluss gebrachten Ablösung des im März 2009 vereinbarten Konsortialkredits.

Am 23. März 2010 beriet der Aufsichtsrat über das Vorgehen der Porsche Automobil Holding SE im Hinblick auf die geplante Vorzugskapitalerhöhung der Volkswagen AG, die in der Grundlageneinbarung vorgesehen war. In der Sitzung am 12. April 2010 berichtete der Prüfungsausschuss über seine Erörterung des Halbjahresfinanzberichts der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Januar 2010. Darüber hinaus informierte sich der Aufsichtsrat über den Stand der in den USA

anhängigen Schadensersatzklagen gegen die Porsche Automobil Holding SE und ihre ehemaligen Vorstandsmitglieder Herrn Dr. Wendelin Wiedeking und Herrn Holger P. Härter wegen angeblicher Kapitalmarktverstöße. Am 16. Juni 2010 befasste sich der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung erneut mit dem Stand der in den USA anhängigen Schadensersatzklagen und Maßnahmen zur Koordination der Verteidigung.

In der letzten Sitzung im Geschäftsjahr 2009/10 beriet der Aufsichtsrat insbesondere über die Unternehmensplanung für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 und informierte sich über den Zeitplan und den Projektstatus der für die erste Hälfte des Geschäftsjahrs 2011 geplanten Kapitalerhöhung der Porsche Automobil Holding SE. Angesichts seines Wechsels Anfang Oktober 2010 in den Vorstand der Volkswagen AG hat Herr Michael Macht sein Amt als Vorstandsmitglied der Porsche Automobil Holding SE mit Wirkung zum 30. September 2010 niedergelegt. Der Aufsichtsrat stimmte der Amtsniederlegung durch Herrn Michael Macht zu.

### **Effiziente Arbeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats**

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

#### **Präsidialausschuss**

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

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

In den ersten fünf Sitzungen im Geschäftsjahr 2009/10 befasste sich das Präsidium insbesondere mit dem Stand der Verhandlungen mit der Volkswagen AG und den staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahren sowie den diesen zugrunde liegenden Vorwürfen. Wesentliche Schwerpunkte der Sitzungen in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahrs 2009/10 waren das geplante Vorgehen der Porsche Automobil Holding SE im Rahmen der in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Vorzugskapitalerhöhung der Volkswagen AG, die ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG am

22. April 2010 und der Stand der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahren sowie der US-Schadensersatzklagen.

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

### **Prüfungsausschuss**

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Compliance Systems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems 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 fünfmal und berichtete dem Aufsichtsratsplenium regelmäßig über seine Tätigkeit.

In seiner Sitzung am 15. Dezember 2009 empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat, der Hauptversammlung am 29. Januar 2010 die Wahl der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009/10 vorzuschlagen. Am 28. Januar 2010 befasste sich der Prüfungsausschuss mit der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung im Konzern und auf Ebene der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2009. Dabei informierte sich der Prüfungsausschuss insbesondere über die Auswirkungen der – im Sinne des Bilanzierungsrechts – veränderten Konzernstruktur auf die Rechnungslegung sowie die sich ergebenden Bilanz- und Ergebniseffekte. Schließlich wurde das interne Kontrollsystem der Porsche Automobil Holding SE und der Status der verbliebenen auf Barausgleich gerichteten Kursicherungsgeschäfte mit Bezug auf Volkswagen-Stammaktien thematisiert. In den beiden folgenden Sitzungen befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem Halbjahresfinanzbericht zum 31. Januar 2010 bzw. der Zwischenmitteilung für den Zeitraum vom 1. August 2009 bis zum 30. April 2010 und dem jeweils aktuellen Risikobericht. In der letzten Sitzung im Geschäftsjahr 2009/10 beriet der Prüfungsausschuss insbesondere über den Prüfungsauftrag an den Abschlussprüfer und die zu setzenden Prüfungsschwerpunkte. Außerdem informierte sich der Prüfungsausschuss über den Stand der Vorbereitungen für die Kapitalerhöhung der Porsche Automobil Holding SE, die in der ersten Hälfte des Geschäftsjahrs 2011 durchgeführt werden soll.

### **Nominierungsausschuss**

Der Nominierungsausschuss spricht Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern aus. Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der auch Vorsitzender des Nominierungsausschusses ist, sowie drei weiteren Vertretern der Anteilseigner. Neben Herrn Dr. Wolfgang Porsche als Ausschussvorsitzendem

gehören dem Nominierungsausschuss derzeit die Herren Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche an.

In der einzigen Sitzung des Nominierungsausschusses am 15. Dezember 2009 beschloss der Nominierungsausschuss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, der ordentlichen Hauptversammlung am 29. Januar 2010 die Wahl Seiner Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani in den Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE vorzuschlagen.

### **Corporate Governance**

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

Bei Abstimmungen im Zusammenhang mit der Bildung des integrierten Automobilkonzerns sind potenzielle Interessenkonflikte aufgetreten. Bei diesen Abstimmungen enthielten sich die Mitglieder des Aufsichtsrats Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Hans Michel Piëch und Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch. Diese Aufsichtsratsmitglieder sind zugleich mittelbar Gesellschafter von Stammaktionären der Gesellschaft, die ebenfalls Partei der Grundlageneinbarung sind. Die Herren Bernd Osterloh und Peter Mosch nahmen angesichts ihrer Teilnahme an entsprechenden Abstimmungen im Aufsichtsrat der Volkswagen AG an den Abstimmungen im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE im Zusammenhang mit der Bildung des integrierten Automobilkonzerns nicht teil. Bei der Beschlussfassung des Aufsichtsrats über die Vereinbarung einer Kapitalerhöhungszusage mit Stammaktionären der Porsche Automobil Holding SE nahmen die Aufsichtsratsmitglieder, die zugleich mittelbar Gesellschafter von Stammaktionären der Gesellschaft sind, sowie die Herren Bernd Osterloh und Peter Mosch nicht teil.

Auch an der Beschlussfassung des Aufsichtsrats über den Abschluss eines Investment Agreement über die Veräußerung eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Kurssicherungsgeschäfte mit Bezug auf VW-Aktien an die Qatar Holding LLC, Katar, haben die Herren Bernd Osterloh und Peter Mosch nicht teilgenommen.

Bei den Beschlussfassungen über das Abstimmverhalten der Porsche Automobil Holding SE in der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 22. April 2010 hinsichtlich der Entlastung des Aufsichtsrats und potenzieller Anträge auf Bestellung eines Sonderprüfers im Zusammenhang mit der Schaffung des integrierten Automobilkonzerns haben die Herren Bernd Osterloh und Peter Mosch, die Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind, nicht teilgenommen. Die Herren Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Hans Michel Piëch und Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, die ebenfalls Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG sind, enthielten sich der Stimme.

### **Jahres- und Konzernabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2009/10**

Der vom Vorstand der Porsche Automobil Holding SE aufgestellte Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2009/10 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 aus fortgeführten Tätigkeiten im Geschäftsjahr 2009/10 beläuft sich vor Steuern auf 5,9 Milliarden Euro. Das Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten beträgt 5,7 Milliarden Euro. Der Ergebnisbeitrag der aufgegebenen Geschäftsbereiche beläuft sich inklusive deren Entkonsolidierungsergebnisse nach Steuern auf minus 6,2 Milliarden Euro, so dass sich für den Porsche SE Konzern insgesamt ein Ergebnis nach Steuern von minus 0,5 Milliarden Euro ergibt. Der Jahresabschluss der Porsche Automobil Holding SE weist einen Jahresüberschuss von 9,0 Milliarden Euro und einen Bilanzgewinn von 4,5 Milliarden Euro aus.

Die durch den Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss gesetzten Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung waren die Änderungen im Konsolidierungskreis, die bilanziellen Auswirkungen der Vorzugskapitalerhöhung der Volkswagen AG auf Ebene der Porsche Automobil Holding SE, die Auswirkungen der Veräußerung eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Kurssicherungsgeschäfte mit Bezug auf VW-Aktien an die Qatar Holding LLC und das Risikomanagement der Porsche Automobil Holding SE. Wichtige Themen waren bei der Änderung des Konsolidierungskreises die Entkonsolidierung des Porsche Teilkonzerns und des Volkswagen Teilkonzerns sowie die erstmalige Bilanzierung der Beteiligungen „At Equity“. Bei der Prüfung wurden insbesondere auch die durchgeführten Werthaltigkeitstests für die „At Equity“ bilanzierten Beteiligungen und die Bewertung der von der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG wechselseitig eingeräumten Put- und Call-Optionen in Bezug auf die bei der Porsche Automobil Holding SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH untersucht. Gegenstand der Abschlussprüfung war gemäß § 313 AktG auch der Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (§ 312 AktG).

Der Abschlussprüfer kam aufgrund der bei seiner Prüfung gewonnenen Erkenntnisse zu dem Ergebnis, dass der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns bzw. der Gesellschaft vermitteln. Er stellte ferner fest, dass der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht im Einklang mit dem Konzernabschluss bzw. dem Jahresabschluss steht und insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns bzw. der Gesellschaft vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Nach Einschätzung des Abschlussprüfers erfüllt das Risikofrüherkennungssystem auf Ebene der Porsche Automobil Holding SE die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG.

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

Der Prüfungsausschuss hat in seiner Sitzung am 12. Oktober 2010 den testierten Jahresabschluss, den testierten Konzernabschluss und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns geprüft und wesentliche Abschlussthemen, insbesondere die erforderlichen Entkonsolidierungen sowie die Bewertung der von der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG wechselseitig eingeräumten Put- und Call-Optionen in Bezug auf die bei der Porsche Automobil Holding SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss prüfte dabei die Zweckmäßigkeit der Bilanzierung und ob die gesetzlichen Anforderungen bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses sowie des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts eingehalten wurden und ob die Darstellungen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns widerspiegeln. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Prüfungsausschusses zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche Automobil Holding SE erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden.

Der Prüfungsausschuss beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen. Der Prüfungsausschuss beschloss ferner, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, der ordentlichen Hauptversammlung am 30. November 2010 zur Wahl des Abschlussprüfers vorzuschlagen. Außerdem wurde die Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex eingeholt.

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 13. Oktober 2010 eingehend geprüft und erörtert. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erstattete in diesem Zusammenhang einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses im Prüfungsausschuss. Die Prüfung des Aufsichtsrats bezog sich dabei insbesondere auf die Änderungen im Konsolidierungskreis, die Auswirkungen der Vorzugskapitalerhöhung der Volkswagen AG auf die Bilanzierung auf Ebene der Porsche Automobil Holding SE, die Veräußerung eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Kurssicherungsgeschäfte mit Bezug auf VW-Aktien an die Qatar Holding LLC und das Risikomanagement der Porsche Automobil Holding SE sowie die Bewertung der von der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG wechselseitig eingeräumten Put- und Call-Optionen in Bezug auf die bei der Porsche Automobil Holding SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Aufsichtsrats zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die

wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche Automobil Holding SE erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat stimmt den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, zu. Als abschließendes Ergebnis seiner eigenen Prüfungen hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2009/10 entsprechend der Empfehlung des Prüfungsausschusses gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht des Vorstands erklärt sich der Aufsichtsrat einverstanden. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Der Vorstand hat gemäß Art. 9 Abs. 1 Lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2009/10 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

Der Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt. Beide wurden in den Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats am 12. bzw. 13. Oktober 2010 eingehend erörtert und insbesondere auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft. Vertreter des Abschlussprüfers nahmen an diesen Sitzungen teil, berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Abhängigkeitsberichts und standen dem Prüfungsausschuss bzw. Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

Die erfolgsorientierte Vergütung des Aufsichtsrats gemäß § 14 Abs. 1 lit. c) (1. Spiegelstrich) der Satzung der Porsche Automobil Holding SE für das jeweils abgelaufene Geschäftsjahr bemisst sich an dem im Konzernabschluss ausgewiesenen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortzuführendem Geschäft vor Steuern.

Der Aufsichtsrat hält diese Satzungsregelung zur erfolgsorientierten Vergütung sowie die Vergütungsregelungen insgesamt für angemessen. Angesichts der erheblichen bilanziellen Einmaleffekte im abgelaufenen Geschäftsjahr, die sich auf die Vergütung gemäß § 14 Abs. 1 lit. c) (1. Spiegelstrich) der Satzung auswirken, halten die Aufsichtsratsmitglieder die Auszahlung dieses Vergütungsbestandteils jedoch nicht für sachgerecht. Das im Konzernabschluss ausgewiesene

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortzuführendem Geschäft vor Steuern ist im Geschäftsjahr 2009/10 insbesondere durch die erstmalige Einbeziehung der Volkswagen AG nach der Equity-Methode deutlich positiv. Der durch die Entkonsolidierungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns insgesamt hohe negative Ergebnisbeitrag aus aufgegebenen Geschäftsbereichen fließt dagegen nicht in die Berechnung der erfolgsabhängigen Vergütung ein.

Deshalb haben die Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen der Aufsichtsratssitzung am 13. Oktober 2010 erklärt, die ihnen für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglieder der Porsche Automobil Holding SE gemäß § 14 Abs. 1 lit. c) (1. Spiegelstrich) der Satzung der Porsche Automobil Holding SE zustehende erfolgsorientierte Vergütung nicht in Anspruch zu nehmen.

### **Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand**

Die ordentliche Hauptversammlung am 29. Januar 2010 bestellte Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani zum Mitglied des Aufsichtsrats. Er nimmt den Sitz des bisherigen Aufsichtsratsmitglieds Hans-Peter Porsche ein, der sein Mandat mit Beendigung der Hauptversammlung am 29. Januar 2010 niedergelegt hatte.

Herr Prof. Dr. Martin Winterkorn, zugleich Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, und Herr Hans Dieter Pötsch, zugleich Vorstand für Finanzen und Controlling der Volkswagen AG, traten mit Wirkung zum 25. November 2009 zusätzlich zu ihren Funktionen bei Volkswagen in den Vorstand der Porsche Automobil Holding SE ein. Herr Prof. Winterkorn übernahm den Vorsitz des Gremiums, Herr Pötsch fungiert als Finanzvorstand.

Sie erweitern damit das Vorstandsgremium, dem darüber hinaus Herr Thomas Edig, zugleich Vorstand Personal und Sozialwesen sowie Arbeitsdirektor der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, und seit dem 13. Oktober 2010 Herr Matthias Müller, zugleich Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, angehören.

Herr Michael Macht gehörte bis zum 30. September 2010 dem Vorstand der Porsche Automobil Holding an und fungierte bis zu diesem Zeitpunkt zugleich als Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft. Herr Macht ist seit 1. Oktober 2010 Vorstandsmitglied der Volkswagen AG (Geschäftsbereich Konzern, Produktion).

**Dank**

Für seine Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE danken wir Herrn Hans-Peter Porsche, der weiterhin Mitglied des Aufsichtsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft ist. Ebenso danken wir Herrn Macht für seine langjährige, erfolgreiche Arbeit bei Porsche und wünschen ihm viel Erfolg bei seiner neuen Tätigkeit im Vorstand der Volkswagen AG.

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

Stuttgart, den 13. Oktober 2010

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

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

#### **Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB**

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

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

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

#### **Unternehmensleitung durch den Vorstand**

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

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über die Planung, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement

des Unternehmens und stimmt mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung des Porsche Konzerns ab. Bestimmte in der Satzung der Porsche SE und der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegte Geschäfte darf der Vorstand nur ausführen, wenn er zuvor die Zustimmung des Aufsichtsrats eingeholt hat. Dazu zählen unter anderem der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmen ab einer bestimmten Größenordnung, die Begründung und Auflösung von Standorten, die Aufnahme oder Einstellung von Geschäftsfeldern sowie Rechtsgeschäfte mit Stammaktionären oder Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE.

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

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

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

Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstands und überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Eine grundsätzliche Unabhängigkeit des Aufsichtsrats bei der Kontrolle des Vorstands wird strukturbedingt bereits dadurch gewährleistet, dass ein Mitglied des Aufsichtsrats

nicht zugleich dem Vorstand angehören darf und beide Gremien auch nach den ihnen zugewiesenen Kompetenzen streng voneinander getrennt sind.

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

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

Der Aufsichtsrat hat mehrere Ausschüsse gebildet: einen Präsidialausschuss, einen Prüfungsausschuss und einen Nominierungsausschuss. 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 Revisionsystems sowie der Abschlussprüfung. Der Nominierungsausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern.

## 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 Muttergesellschaft des Porsche Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB). Beide Abschlüsse werden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als unabhängiger Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Darüber hinaus werden die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG zugrunde liegenden Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung geprüft.

### Risikomanagement

Der Porsche Konzern verfügt über ein konzernweites Risikomanagementsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Risikomanagementsystem im Porsche Konzern wird fortlaufend auf seine Effizienz geprüft und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 85 ff. des Geschäftsberichts.

### Kommunikation und Transparenz

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

Informationen zur Hauptversammlung. Interessierte Besucher der Homepage der Porsche SE haben dort auch die Möglichkeit, einen Newsletter zu abonnieren, der sie regelmäßig über Neuigkeiten aus dem Porsche Konzern informiert.

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

### Directors' Dealings

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

### Entsprechenserklärung zum Corporate-Governance-Kodex

#### Zum Hintergrund

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

Die nachfolgende Erklärung bezieht sich für den Zeitraum bis zum 2. Juli 2010 auf die Kodex-Fassung vom 18. Juni 2009 und für den Zeitraum ab

dem 3. Juli 2010 auf die Kodex-Fassung vom 26. Mai 2010, die am 2. Juli 2010 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde. Soweit keine ausdrückliche Angabe der Kodex-Fassung erfolgt, ist die jeweilige Empfehlung in diesem Zeitraum unverändert geblieben.

### **Entsprechenserklärung der Porsche Automobil Holding SE**

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

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

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

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

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

Stimmrechtsmitteilungen unserer Aktionäre nach dem Wertpapierhandelsgesetz werden wie von diesem Gesetz vorgeschrieben von der Porsche Automobil Holding SE veröffentlicht. Mitteilungen über Erwerb und Veräußerung von Porsche Vorzugsaktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 15a Wertpapierhandelsgesetz werden veröffentlicht, soweit dies § 15a Wertpapierhandelsgesetz vorschreibt. Eine darüber hinausgehende Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente ist bisher nicht erfolgt und wird auch in Zukunft nicht erfolgen, da die von uns vollumfänglich eingehaltenen Veröffentlichungspflichten nach unserer Auffassung genügen, um den Kapitalmarkt und insbesondere unsere Aktionäre ausreichend zu informieren.

### **Corporate Governance im Volkswagen Teilkonzern**

#### **Volkswagen AG**

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 20. November 2009 die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Sie haben darin erklärt, dass in der Zeit vom 21. November 2008 bis zum 05. August 2009 den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 mit Ausnahme der Ziffer 4.2.3. Abs. 4 und 5 (Abfindungs-Cap) und danach den am 05. August

2009 bekannt gemachten Empfehlungen des Kodex in der neuen Fassung vom 18. Juni 2009 mit Ausnahme der Ziffern 3.8 Abs. 2 (Selbstbehalt in der D&O-Versicherung), 4.2.3 Abs. 2 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) und 4.2.3 Abs. 3 und 4 (Abfindungs-Cap) entsprochen wurde.

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

## AUDI AG

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

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

Porsche Automobil Holding SE

Aufsichtsrat und Vorstand

## Vergütungsbericht

(Teil des Lageberichts)

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

### Vergütung des Vorstands

#### Allgemeine Grundsätze

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

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

#### Vergütungsgrundsätze der Porsche SE

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

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

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

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

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

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

### **Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG**

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

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

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

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

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

### **Vergütungsgrundsätze der Porsche AG**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Leistungen nach Beendigung der Tätigkeit**

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

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

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

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

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

## Vergütung des Aufsichtsrats

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Ergänzende Angaben nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



# 2

## Das Unternehmen





## **Wesentliche Ereignisse**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Deutlich verbesserte Liquiditätssituation**

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

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

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

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

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

### **Strategischer Investor Qatar**

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Geschäftsverlauf

### Rückkehr auf den Wachstumspfad

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

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

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

### Gesamtabsatz steigt deutlich

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

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

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

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

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

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

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

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

## Regionale Unterschiede

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

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

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



### Produktion ausgeweitet

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

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

### Gefragte Finanzdienstleistungen

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

Die Porsche Financial Services Gesellschaften sind in allen wichtigen Märkten vertreten. Mit rund 31.000 neuen Vertragsabschlüssen betreuten die Gesellschaften im Geschäftsjahr 2009/10 weltweit mehr als 80.000 Finanzdienstleistungsverträge. Darüber hinaus nutzen rund 13.000 Kunden das Kreditkartenangebot von Porsche. Als Inhaber der Porsche Card oder der Porsche Card S, die mit einem erweiterten Leistungsspektrum ausgestattet ist, kommen die Kunden in den Genuss einer Vielzahl von Dienstleistungen und persönlichen Vorteilen, die ganz speziell auf die Interessen und Bedürfnisse von Porsche Fahrern abgestimmt wurden. Einen individuellen Versicherungsschutz bietet Financial Services im Rahmen des Porsche Versicherungsdienstes mit der Porsche CarPolicy und der Porsche CarPolicy S an. Beide Angebote erlauben den Kunden eine Risikoabdeckung, die speziell auf den Wert ihres Fahrzeugs zugeschnitten ist. Dies gilt sowohl für die Haftpflichtversicherung als auch für die Vollkasko- und die Teilkaskoversicherung. Der Porsche Versicherungsdienst arbeitet seit Jahren erfolgreich mit der HDI-Gerling Firmen- und Privatversicherung AG zusammen und genießt das Vertrauen von rund 20.000 zufriedenen Porsche Fahrern.

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

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

vollständig für die Finanzierung von Natur- und Klimaschutzprojekten verwendet.

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

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

### **Neue Arbeitsplätze**

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

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

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



## Kapitalmarkt

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

### Jährliches Dokument nach § 10 WpPG

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

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

### Umsetzung der Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

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

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

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

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



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

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

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

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

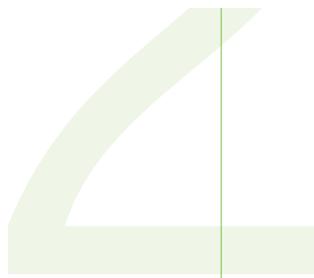
beträgt je Stammaktie 0,044 Euro und je Vorzugsaktie 0,050 Euro. An die Aktionäre wurde damit für das Geschäftsjahr 2008/09 der gesamte handelsrechtliche Bilanzgewinn ausgeschüttet, der nach Entnahme von einer Milliarde Euro aus den Gewinnrücklagen 8,23 Millionen Euro betrug.

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

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

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

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



### **Aktionärsstruktur**

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

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

### **Indices**

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

## Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

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

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

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



### Vermögenslage

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

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

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

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

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

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

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

### **Finanzlage**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Ertragslage**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

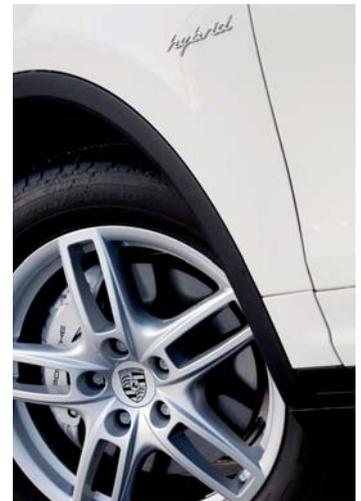
Die Finanzlage wird durch Zahlungsmittelzuflüsse aus Dividenden von der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH bestimmt. Die Zahlungsmittelabflüsse betreffen hauptsächlich Zins- und Tilgungsleistungen.

## Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB)

### Die Umstrukturierungen und ihre Auswirkungen im Einzelabschluss

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

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



### Jahresergebnis

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

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

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

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

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

## Vermögens- und Finanzlage

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

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

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

209 Millionen Euro fast vollständig abgegrenzte Transaktionskosten für aufgenommene Konsortialkredite.

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

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

## Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31.7.2010

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

### **Risiken der Geschäftsentwicklung**

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

### **Risiken aus Finanzinstrumenten**

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

### **Dividendenvorschlag**

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

### **Abhängigkeitsbericht erstellt**

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat Porsche entsprechend § 312 Aktiengesetz (AktG) einen Bericht über die Beziehungen zu den mit den Stammaktionären verbundenen Unternehmen erstellt (Abhängigkeitsbericht). Als Ergebnis dieses Berichts ist Folgendes festzuhalten: „Die Porsche Automobil Holding SE hat nach den Umständen, die ihr zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht bzw. eine angemessene Gegenleistung erhalten. Durch diese Rechtsgeschäfte wurde die Gesellschaft nicht benachteiligt. Berichtspflichtige Maßnahmen nach § 312 Abs. 1 S. 2 AktG lagen im Geschäftsjahr nicht vor.“



## Wertsteigernde Faktoren

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

## Forschung und Entwicklung

### Neuvorstellungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

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

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

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

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

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

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 70 dieses Berichts.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 70 dieses Berichts.



### Neuvorstellungen des Volkswagen Konzerns

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

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

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

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

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



\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 70 dieses Berichts.

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

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

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

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

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

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

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

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

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 70 dieses Berichts.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 70 dieses Berichts.

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

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

### **Porsche Intelligent Performance**

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

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

### **Leichtbau reduziert Emissionen**

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



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

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

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

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

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

### **Schutzrechte und Lizenzen**

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

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

**Verbrauchs- und Emissionsangaben**

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

## Einkauf

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

### **Porsche sichert Risiken ab**

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

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

### **Zusammenarbeit der Beteiligungen**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



raum mit der Integration weiterer Tochtergesellschaften als Projekt abgeschlossen.

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

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

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

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

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

## Produktion

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

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

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

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

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

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

### **Anlauf des neuen Cayenne**

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

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

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

### Großer Motoren-Mix in Zuffenhausen

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



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

### Lackiererei mit modernster Umwelttechnik

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

### Weltweite Versorgung aus Sachsenheim

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

### Hohe Produktqualität im Volkswagen Konzern

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

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

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



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

#### **Effiziente Produktionssteuerung**

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

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

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

## **Vertrieb**

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

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

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

### **Porsche mit höchster Kundenzufriedenheit**

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

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

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



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

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

### **Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern**

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

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

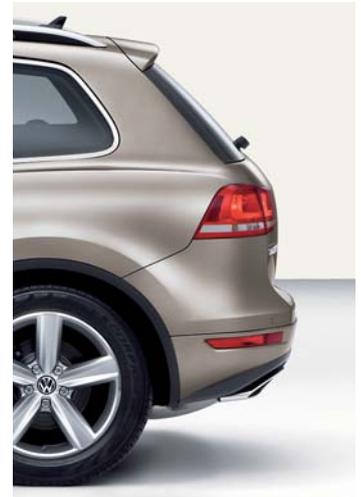
Die Konzernmarken des Volkswagen Konzerns ermitteln die Zufriedenheit ihrer Kunden in zahlreichen Ländern regelmäßig anhand spezialisierter Abfragen, die sich insbesondere auf die Themen Produkt und Service konzentrieren. Aus der Ergebnisanalyse werden anschließend Maßnahmen abgeleitet, die zur weiteren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

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

### **Professioneller Service**

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

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



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

## Mitarbeiter

### Beschäftigungssituation bei Porsche

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

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

### Qualifizierte Ausbildung

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

### Ferry-Porsche-Preis vergeben

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

### Gezielte Förderung von Talenten

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

### Unter den Top-Arbeitgebern

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



### Überfachliche Weiterbildung

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

### Beschäftigungssituation im Volkswagen Konzern

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

### Berufsausbildung bei Volkswagen

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

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

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

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

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

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

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

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

## Umwelt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Umweltbemühungen von Porsche bestätigt**

Die selbst gesetzten Umweltziele und Bestrebungen der Porsche AG werden konzernweit umgesetzt und sind fester Bestandteil der Unternehmenspolitik. So ist es das erklärte Ziel des Unternehmens, bei allen Aktivitäten schädliche Einflüsse auf die Umwelt weitestgehend zu minimieren und darüber hinaus internationale Bemühungen um die Lösungen globaler Umweltschutzprobleme zu unterstützen.

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

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

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

### **Umweltmanagement im Volkswagen Konzern**

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

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

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

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

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



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

### **Antriebs- und Kraftstoffstrategie**

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

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

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



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

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

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

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

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

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 70 dieses Berichts.

## Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

### Risikobericht der Porsche SE

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

#### Organisation und Zuständigkeiten

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

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

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

#### Wesentliche Merkmale

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

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



Konsolidierung der Berichtspakete der verbleibenden Tochtergesellschaften der Porsche SE.

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

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

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

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

## **Risikomanagement und Risikofrüherkennung**

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

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

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

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

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

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

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



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

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

### **Einzelrisiken der Porsche SE**

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

### **Kapital- und kreditmarktinduzierte Risiken**

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

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

### **Liquiditätsrisiken**

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

### **Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen**

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



### **Bewertungsrisiken**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Rechtliche Risiken

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

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

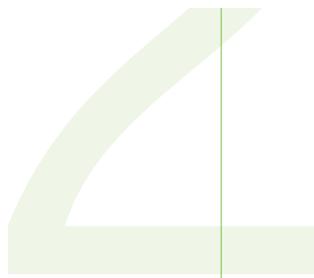
Am 25. Januar 2010 haben 17 Kläger eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE und deren frühere Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter beim United States District Court des Southern District of New York in den USA eingereicht. Am 29. April 2010 und 4. Juni 2010 wurde die Klage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

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

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

### Steuerliche Risiken

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



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

### **Chancen aus Synergiepotentialen**

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

## Chancen und Risiken der wesentlichen Beteiligungen

### Risikobericht des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

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

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

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

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

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

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

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

#### **Risikomanagement gemäß KonTraG**

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



### **Aktualisierung der Risikodokumentation**

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

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

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

und fortlaufend an die Gesetzesänderungen und -ergänzungen angepasst.

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

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

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

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

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

### Kontinuierliche Weiterentwicklung

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

### Gesamtwirtschaftliche Risiken

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



### Branchenrisiken

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

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

### Risiken aus der betrieblichen Tätigkeit

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

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



### Nachfrageabhängige Risiken

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

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

### Beschaffungsrisiken

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

### Risiken aus Finanzinstrumenten

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

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

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

Die Ausfallrisiken im Forderungsbereich werden durch ein intensives Forderungsmanagementsystem reduziert.

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

### **Liquiditätsrisiken**

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

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

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

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

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



### Entwicklungsrisiken

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

### IT-Risiken

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

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

### Personalrisiken

Ein positives Image ist bei jedem Unternehmen wesentlich. Die Kommunikationsstrategie des Konzerns stellt sicher, dass in Krisenszenarien oder bei Ereignissen, die das Image beschädigen könnten, schnell und professionell kommuniziert und agiert wird. Das laut Umfragen positive Image von Porsche als Arbeitgeber hilft dem Unternehmen, qualifiziertes Personal zu finden und langfristig an sich zu binden. Dem Risiko, dass qualifizierte Fach- und Führungskräfte abwandern und damit ein Erfahrungs- und Wissensverlust einhergeht, begegnet der Konzern durch attraktive Anstellungsbedingungen und Weiterbildungsprogramme.

### Rechtliche Risiken

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

### Qualitätsrisiken

Eine gute Produktqualität ist für das Image ausschlaggebend. Um qualitativ hochwertige Produkte herzustellen, arbeitet die Entwicklung eng mit den Serienlieferanten zusammen. Die Zusammenarbeit führt jedoch nicht nur zu wirtschaftlichen Vorteilen, sondern auch zu Abhängigkeiten. Lieferverzögerungen oder Lieferausfälle führen aufgrund der heutigen „just in time“ Teilesendungen rasch zu Produktionsstillständen. Das Risikomanagementsystem des Konzerns

sieht deswegen vor, dass Zulieferer sorgfältig ausgewählt und kontrolliert werden. Es wird ein technisches und wirtschaftliches Profil erstellt, und zugleich die Bonität des Lieferanten fortlaufend überprüft. Die Bonitätsprüfung eröffnet die Möglichkeit, dass insolvenzgefährdete Betriebe frühzeitig erkannt werden. An die heutigen Zulieferer werden durch kurze Entwicklungszeiten und den Kostendruck hohe Anforderungen gestellt. Die Teilleieferungen werden regelmäßig durch Qualitäts- und Terminkontrollen überprüft.

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

Nicht nur bei der Produktion, sondern auch bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge werden die hohen Qualitätsziele des Konzerns umgesetzt. Dabei wird sichergestellt, dass alle technischen und qualitativen Anforderungen berücksichtigt und erreicht werden. Gewährleistungs- und Produkthaftansprüche sowie Rückrufaktionen können erhebliche Kosten verursachen. Qualitätssichernd wirken dabei die im Konzern eingesetzten Quality-Gate-Systeme. Dieses ressortübergreifende Projekt-Steuerungsinstrument bewirkt, dass nach Ablauf einer zuvor definierten Entwicklungsphase der Zielerreichungsgrad gemessen und damit der Projektfortschritt festgestellt werden kann. Falls die Entwicklungsziele nicht erreicht sind, müssen die verantwortlichen Bereiche Lösungen vorschlagen, wie die Entwicklungsziele ohne erhebliche Verzögerung für das Entwicklungsprojekt erreicht werden können. Unterhalb der Quality-Gates gibt es für die relevantesten Meilensteine zur Steuerung der Entwicklungsprozesse so genannte Entwicklungs-Gates. Ziel ist es, die kritischen Themen in der Entwicklung frühzeitiger (zwischen den Quality-Gates) zu erkennen und in ihren Konsequenzen eingrenzen zu können.

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

### Umweltschutzrechtliche Auflagen

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



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

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

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

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

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

### **Sonstige Einflüsse**

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

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

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

### **Risikobericht des Volkswagen Konzerns**

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

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

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

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

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

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



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

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

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

### **Risikomanagement gemäß KonTraG**

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

### **Aktualisierung der Risikodokumentation**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Kontinuierliche Weiterentwicklung**

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

### **Gesamtwirtschaftliche Risiken**

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

### **Branchenrisiken**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

### **Risiken aus der Beschaffung**

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

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

#### **Nachfrageabhängige Produktionsrisiken**

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

#### **Risiken aus Nachfrageveränderungen**

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

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

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

### Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

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



### Qualitätsrisiken

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

### Personalrisiken

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

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

### Umweltschutzrechtliche Auflagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Rechtsfälle

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

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

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

### Strategien zur Risikoabsicherung im Finanzbereich

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

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

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

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



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

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

### Risiken aus Finanzinstrumenten

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

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

### Liquiditätsrisiken

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

### **Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft**

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

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

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

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

### **IT-Risiken**

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

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

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

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

### **Sonstige Einflüsse**

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

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

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

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

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

### **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

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

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

## Prognosebericht und Ausblick

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

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

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

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

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

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

### Wechselkursentwicklung

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

### Zinsentwicklung

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

### Entwicklung der Rohstoffpreise

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

### Entwicklung der Automobilmärkte

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

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

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

### Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stuttgart, den 1. Oktober 2010

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand



Auf den internationalen Absatzmärkten konnte Porsche im Verlauf des Geschäftsjahres 2009/10 den negativen Trend des Vorjahres insgesamt umkehren und die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise hinter sich lassen. Vor allem in China und weiteren asiatischen Märkten waren die Wachstumsraten beträchtlich. Der nordamerikanische Markt stabilisierte sich, so dass die Verkäufe von Porsche leicht stiegen. In den meisten europäischen Märkten war die Talsohle durchschritten. In Folge dessen konnte Porsche mit 85.903 Auslieferungen an Kunden den Vorjahreswert um 17 Prozent übertreffen. Ein Viertel aller Fahrzeuge (im Vorjahr: 20 Prozent) wurde in den Regionen China, Mittlerer Osten und Asien-Pazifik ausgeliefert.

Wesentlicher Treiber der positiven Entwicklung war der Panamera. Von der vierten Baureihe lieferte Porsche im Berichtszeitraum 18.161 Fahrzeuge aus. Die neuen Turbo- und GT-Modelle der Baureihe 911 fanden ebenfalls guten Anklang bei den Kunden – so entfielen rund 30 Prozent aller 21.680 ausgelieferten 911-Fahrzeuge auf diese hochwertigen Top-Modelle. Die Baureihe Boxster/Cayman behauptete sich in einem rückläufigen Wettbewerbsumfeld mit fast 12.900 Auslieferungen. Für die Baureihe Cayenne

war das Geschäftsjahr 2009/10 durch den Modellwechsel im letzten Quartal geprägt. Von den insgesamt 33.177 an Kunden ausgelieferten Fahrzeugen entfielen bereits 7.562 Einheiten auf die erfolgreich eingeführten Nachfolgemodelle.

## Amerika

### USA: Erholung in schwierigem Marktumfeld

Im Laufe des Geschäftsjahres 2009/10 konnte die Wirtschaft in den USA nach der schweren Krise wieder wachsen. Porsche profitierte von dieser Entwicklung und steigerte die Auslieferungen gegenüber dem Vorjahr um 17 Prozent auf 22.181 Einheiten. Vom neuen Panamera wurden 5.561 Fahrzeuge verkauft. Vom Cayenne wurden aufgrund des Modellwechsels mit 6.370 Einheiten zwar insgesamt weniger Fahrzeuge ausgeliefert als im Geschäftsjahr zuvor (8.650 Fahrzeuge), die neue Generation des Cayenne stieß aber auf ein sehr großes Kundeninteresse. Die Sportwagenverkäufe gingen insgesamt leicht auf 10.250 (Vorjahr: 10.374) Einheiten zurück.

### **Kanada: Erfolgskurs fortgesetzt**

Mit 1.823 Einheiten konnten im Geschäftsjahr 2009/10 zwölf Prozent mehr Fahrzeuge abgesetzt werden als im Vorjahr (1.622 Fahrzeuge). Großen Anteil an diesem Zuwachs hatte der Panamera, von dem seit September 2009 genau 354 Einheiten ausgeliefert wurden. Vom Cayenne gingen 661 (Vorjahr: 776) Fahrzeuge an kanadische Kunden. Der 911 verzeichnete einen Zuwachs von 480 auf 501 Einheiten. Die Verkäufe von Boxster und Cayman lagen bei 307 Einheiten (Vorjahr: 366).

### **Lateinamerika: Wachstumsmotor Brasilien**

Mit insgesamt 2.222 (Vorjahr: 2.123) verkauften Fahrzeugen legte Porsche im Berichtsjahr in Lateinamerika um fünf Prozent zu. Der neue Panamera erreichte 282 Auslieferungen. Die Verkaufszahlen des Cayenne zeigten sich trotz des Modellwechsels verhältnismäßig stabil und lagen bei 1.079 (Vorjahr: 1.301) Einheiten. Davon entfielen bereits 282 Fahrzeuge auf die erst im Juni 2010 eingeführten neuen Modelle. Boxster und Cayman verbuchten einen Zuwachs von zwölf Prozent auf 454 Auslieferungen. Vom 911 wurden 407 (Vorjahr: 418) Einheiten verkauft. Mit 781 Einheiten hat Brasilien Mexiko (435 Einheiten) als größten Einzelmarkt abgelöst. Drittgrößter Markt ist Chile mit 225 Fahrzeugen.

## **Europa**

### **Deutschland: Sportwagensegmente unter Druck**

In einem weiterhin schwierigen und stark umkämpften Umfeld konnte Porsche seine starke Position unter den relevanten Wettbewerbern verteidigen. Zudem gelang es, den Panamera erfolgreich im deutschen Markt zu etablieren. Vor allem wegen der rückläufigen SUV- und Sportwagensegmente konnten die Vorjahreswerte dennoch nicht wiederholt werden. 11.911 Auslieferungen bedeuteten ein leichtes Minus von fünf Prozent (Vorjahr: 12.506 Einheiten). Der Panamera erreichte 2.411 verkaufte Fahrzeuge, der Cayenne 3.064 Einheiten. Die Sportwagen kamen auf

4.614 Auslieferungen beim 911 sowie 1.822 Fahrzeuge bei Boxster/Cayman.

### **Großbritannien: Starker Zuwachs**

Nach dem Ende der Rezession im vierten Quartal 2009 hat Porsche in Großbritannien die Wirtschaftskrise schnell hinter sich gelassen und im Berichtsjahr mit 6.157 Einheiten 25 Prozent mehr Fahrzeuge verkauft als im Geschäftsjahr zuvor. Ein Zuwachs von zehn Prozent bei den Baureihen 911 und Boxster/Cayman verdeutlichte die Bedeutung Großbritanniens als wichtiger Sportwagenmarkt. Der Panamera erreichte mit 818 Auslieferungen auf Anhieb einen Marktanteil von fast zehn Prozent im relevanten Wettbewerbsumfeld. Auch der Cayenne legte mit 1.183 (Vorjahr: 1.128) verkauften Fahrzeugen leicht zu.

### **Italien: Kaufzurückhaltung bei Sportwagen**

Das Land litt weiter unter den Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise, dennoch schien Porsche im Geschäftsjahr 2009/10 mit 3.655 Auslieferungen die Talsohle erreicht zu haben. Nach diesem Rückgang um sieben Prozent gegenüber dem Vorjahr geben die Auftragsengänge beim neuen Cayenne Hoffnung auf eine Erholung. Das Sportwagensegment verzeichnete einen Absatzeinbruch, dem sich Porsche mit den Baureihen 911 (1.198 Auslieferungen; Vorjahr: 1.938) sowie Boxster und Cayman (397 Auslieferungen; Vorjahr: 639) nicht entziehen konnte. Der Panamera hat sich mit 783 verkauften Fahrzeugen erfolgreich im Markt positioniert. Vom Cayenne wurden 1.277 (Vorjahr: 1.351) Fahrzeuge ausgeliefert.

### **Frankreich: Gestärkt aus der Krise**

Obwohl das französische Bruttoinlandsprodukt 2009 den stärksten Rückgang seit dem Zweiten Weltkrieg verzeichnete, kann Porsche hier auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken. Durch den Ausbau des Vertriebsnetzes und die Einführung des Panamera konnten die Auslieferungen in Frankreich gegenüber dem Vorjahr um 21 Prozent auf 2.432 Einheiten gesteigert werden. Auf den Panamera entfielen

davon 609 Fahrzeuge, der Cayenne erreichte 838 Einheiten. Die Sportwagen kamen auf 657 (911) und 328 (Boxster/Cayman) Auslieferungen.

### **Spanien und Portugal: Auftrieb trotz schwieriger Rahmenbedingungen**

Mit 1.649 ausgelieferten Fahrzeugen konnte Porsche trotz der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Region ein Verkaufsplus von 50 Prozent erzielen. An diesem Aufschwung hatte der neue Panamera einen Anteil von 366 Fahrzeugen. Die Cayenne-Baureihe legte um 33 Prozent auf 858 Einheiten zu. Die Baureihen 911 und Boxster/Cayman erreichten 261 sowie 164 Auslieferungen.

### **Schweiz und Österreich: Neuer Panamera begeistert die Kunden**

Der neue Panamera wurde von den Kunden in der Schweiz und in Österreich sehr gut angenommen. So konnte Porsche in der Schweiz mit einem Plus von 27 Prozent auf 1.423 Einheiten im Berichtsjahr deutlich mehr Fahrzeuge ausliefern als im Vorjahr (1.122 Einheiten). Auf den Panamera entfielen 343 Auslieferungen – nirgendwo auf der Welt ist der Segmentanteil höher. In Österreich steigerte der Importeur die Verkaufszahlen von 551 Einheiten im Vorjahr auf 684 Fahrzeuge im Geschäftsjahr 2009/10. Der neu eingeführte Panamera erreichte 187 Auslieferungen.

### **Belgien / Niederlande / Luxemburg: Das Tal ist durchschritten**

Mit 1.032 Auslieferungen konnte Porsche in Belgien im Berichtsjahr nicht nur den Vorjahreswert von 773 Einheiten deutlich übertreffen, sondern sogar – bis auf ein Fahrzeug – den Wert des vorletzten Geschäftsjahres erreichen. 304 Einheiten entfielen auf den erstmals verfügbaren Panamera, beim Cayenne stiegen die Auslieferungen von 222 im Vorjahr auf 302 Fahrzeuge. In den Niederlanden wurde die CO<sub>2</sub>-bezogene Steuer beim Neuwagenkauf 2010 angehoben und durch eine geringere Luxussteuer kompensiert. Porsche profitierte mit effizienten Aggregaten

von dieser Politik und steigerte die Verkäufe von 524 Einheiten im Vorjahr auf 741 Fahrzeuge im Berichtsjahr. Der Cayenne legte auf 186 (Vorjahr: 158) Auslieferungen zu, von der Baureihe 911 wurden 229 (Vorjahr: 297) Fahrzeuge ausgeliefert. Der Panamera erreichte 260 Einheiten. Auch in Luxemburg fuhr Porsche mit 207 (Vorjahr: 193) ausgelieferten Fahrzeugen auf einem Wachstumskurs.

### **Nordeuropa: Weiterhin ein bedeutender Markt**

Dank einer deutlich spürbaren Konjunkturerholung und der Einführung des Panamera (308 Auslieferungen) konnten im Berichtsjahr in Nordeuropa 997 Fahrzeuge ausgeliefert werden; das entsprach einem Zuwachs von 16 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auf die Baureihe 911 entfielen 309 (Vorjahr: 411) Einheiten. Der Cayenne verfehlte den Vorjahreswert mit 308 Auslieferungen nur knapp.

### **Süd- und Osteuropa: Erfolg in turbulentem Umfeld**

2.358 ausgelieferte Fahrzeuge stellen für Porsche in einem turbulenten Umfeld, das von der Staatskrise in Griechenland, Währungsschwankungen und Steuergesetzgebungen zulasten von Premiumprodukten gekennzeichnet war, einen Erfolg dar. Der Vorjahreswert von 2.180 Einheiten wurde um acht Prozent übertroffen. Triebfeder des Erfolgskurses war der neue Panamera mit 736 ausgelieferten Fahrzeugen. Vom Cayenne wurden 1.052 (Vorjahr: 1.356) Einheiten verkauft, vom 911 waren es 419 (Vorjahr: 578) Fahrzeuge.

### **Russland: Es geht wieder aufwärts**

Porsche konnte im Geschäftsjahr 2009/10 in Russland mit 1.302 Auslieferungen den Vorjahreswert von 1.278 Fahrzeugen übertreffen. Stärkste Baureihe blieb der Cayenne: Von der neuen Modellgeneration wurden seit Mai 2010 bereits 274 Fahrzeuge ausgeliefert, die Vorgängermodelle erreichten noch 596 Fahrzeuge. Frischen Wind in die Verkaufsräume brachte der Panamera mit 283 Kundenauslieferungen.



## Mittlerer Osten und Afrika

### Wachstum trotz des Modellwechsels beim Cayenne

Middle East & Africa, der viertgrößte Absatzmarkt von Porsche, übertraf im Berichtsjahr trotz des Modellwechsels beim Cayenne mit 6.275 ausgelieferten Fahrzeugen den Vorjahreswert von 5.941 Einheiten um sechs Prozent. Die mit 1.799 Auslieferungen sehr erfolgreiche Etablierung des Panamera konnte den Lebenszyklus bedingten Rückgang beim Cayenne von 4.141 auf 3.008 ausgelieferte Fahrzeuge mehr als kompensieren. Im Sportwagenbereich kam der 911 auf 959 Einheiten, die Boxster-Baureihe erreichte 509 Fahrzeuge. Im Juli 2010 wurde das neue Hauptquartier der Porsche Middle East & Africa in Dubai Silicon Oasis bezogen. Außerdem wurde im Berichtsjahr in Qatar das größte Porsche Zentrum des Mittleren Ostens eröffnet.

## Australien / Neuseeland

### Auf der Überholspur

Porsche Cars Australia steigerte die Auslieferungen von 1.076 im Vorjahr auf 1.148 Fahrzeuge. Der Cayenne kam trotz des Modellwechsels mit 493 Fahrzeugen nahe an den Vorjahreswert (536 Einheiten) heran. Der neue Panamera behauptete sich mit 129 Auslieferungen auf Anhieb erfolgreich in dem exklusiven Marktumfeld. In einem rückläufigen Sportwagensegment legte der 911 auf 293 (Vorjahr: 290) Fahrzeuge zu, Boxster und Cayman hielten sich mit 233 Fahrzeugen auf Vorjahresniveau (250 Einheiten).

## Asien

### Japan: Neue Modelle gefragt

Porsche konnte sich im Geschäftsjahr 2009/10 in dem rückläufigen japanischen Automobilmarkt nicht gegen den Trend stemmen und lieferte 2.775 (Vorjahr: 2.915) Fahrzeuge aus. 746 verkaufte Einheiten des Panamera verdeutlichen aber, dass Porsche mit neuen Modellen Erfolg hat. Die neue Generation der Baureihe Cayenne kam im Juli 2010 zum Ende des Geschäftsjahres auf den Markt. Von den Vorgängermodellen wurden im Berichtszeitraum noch 523 (Vorjahr: 1.186) Fahrzeuge ausgeliefert. 911, Boxster und Cayman erreichten in schrumpfenden Marktsegmenten insgesamt 1.419 (Vorjahr: 1.729) Auslieferungen.

### China: Ein weiteres Rekordjahr

In China konnte der Generationswechsel in der Baureihe Cayenne die Erfolgsfahrt von Porsche nicht unterbrechen: Mit 13.254 (Vorjahr: 7.708) Auslieferungen wurde ein weiteres Rekordjahr erzielt. Durch diesen Erfolg stieg der chinesische Markt bei den Kundenauslieferungen nach den USA zum zweitgrößten nationalen Markt von Porsche auf. Auf den Panamera entfielen 1.356 Fahrzeuge, Boxster und Cayman Modelle erreichten 1.217 Einheiten (plus 60 Prozent), und die Elfer-Baureihe steigerte die Auslieferungen um mehr als 100 Einheiten auf 674 ausgelieferte Fahrzeuge.

## Asien-Pazifik

### Bedeutender Wirtschaftsraum

Die wirtschaftlich aufstrebende Region Asien-Pazifik stellte auch im Geschäftsjahr 2009/10 einen bedeutenden Markt für Porsche dar. Mit 1.660 ausgelieferten Fahrzeugen wurde der Vorjahreswert von 1.116 Einheiten deutlich übertroffen. Vom neuen Panamera konnten auf Anhieb 483 Fahrzeuge verkauft werden.

## Fahrzeugauslieferungen des Volkswagen Konzerns weltweit

Aufgrund des abweichenden Geschäftsjahres des Volkswagen Konzerns werden die Auslieferungszahlen nachfolgend getrennt für die erste Hälfte des Porsche SE Geschäftsjahres (Berücksichtigung Volkswagen vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2009, „erstes Halbjahr“) und für die zweite Hälfte des Porsche SE Geschäftsjahres (Berücksichtigung Volkswagen vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2010, „zweites Halbjahr“) dargestellt.

Der Volkswagen Konzern lieferte im ersten Halbjahr 3.217.007 Einheiten und im zweiten Halbjahr 3.613.044 Einheiten aus.

Die Nachfrage nach Fahrzeugen der Marke Volkswagen Pkw betrug im ersten Halbjahr 2.006.991 Einheiten und im zweiten Halbjahr 2.263.733 Einheiten. Bei Audi waren es 483.925 Fahrzeuge im ersten sowie 554.939 Fahrzeuge im zweiten Halbjahr. An Kunden der Marke Škoda wurden in den ersten sechs Monaten 354.585 Einheiten und in der zweiten Hälfte 378.747 Einheiten ausgeliefert. Die Marke SEAT schlug im zweiten Halbjahr mit 181.832 Auslieferungen zu Buche (1. Halbjahr: 163.297). Die Nachfrage nach Bentley-Fahrzeugen betrug im ersten Halbjahr 2.375 Einheiten sowie 2.489 Einheiten in den folgenden sechs Monaten.

### Auslieferungen in Europa / Übrige Märkte

Die Auslieferungen des Volkswagen Konzerns auf dem westeuropäischen Pkw-Markt betragen im ersten Halbjahr 1.445.478 Fahrzeuge sowie 1.552.526 Fahrzeuge in den darauf folgenden sechs Monaten. Der Anteil der hier verkauften Einheiten lag, gemessen an den Gesamtauslieferungen des Konzerns, im zweiten Halbjahr bei 43,0 Prozent. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf insgesamt 20,7 Prozent. Alle Volumenmarken des Konzerns wurden stark nachgefragt. Hervorzuheben sind die Modelle Polo, Golf Plus, Passat Limousine, Škoda Octavia, SEAT Leon und SEAT Altea, ebenso die neuen Modelle Audi A4 allroad quattro, Audi A5 Sportback, Škoda Yeti, Škoda Superb Combi und SEAT Exeo ST.

In Deutschland wurden 532.944 Fahrzeuge im zweiten Halbjahr ausgeliefert (1. Halbjahr: 613.480). Damit lag der Marktanteil des Volkswagen Konzerns auf dem deutschen Pkw-Markt mit 36 Prozent weiterhin auf einem hohen Niveau. Eine starke Nachfrage gab es bei den Modellen Golf Plus, Audi Q5, Audi Q7, SEAT Leon und SEAT Altea. Auch die neuen Modelle Touareg, Audi A4 allroad quattro, Audi A5 Sportback, Škoda Yeti, Škoda Superb Combi und SEAT Exeo ST erfreuten sich großer Beliebtheit. Sechs Konzernmodelle führten im zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres in der Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamts ihr jeweiliges Segment an: Polo, Golf, Passat, Touran, Tiguan und der Multivan/Transporter. Der Golf bleibt dabei das mit Abstand am häufigsten zugelassene Fahrzeug auf dem Pkw-Markt in Deutschland.

In Großbritannien wurden im ersten Halbjahr 181.546 Einheiten und in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 211.339 Einheiten nachgefragt. Nach Italien gingen im ersten Halbjahr 111.342 Einheiten (2. Halbjahr: 134.344). An die Kunden in Frankreich lieferte der Konzern in den ersten sechs Monaten 127.985 Fahrzeuge sowie 141.655 Fahrzeuge in der zweiten Hälfte aus. Nach Spanien wurden im ersten Halbjahr 117.023 Fahrzeuge und im zweiten Halbjahr 151.512 Fahrzeuge ausgeliefert.

Die Auslieferungen in Zentral- und Osteuropa beliefen sich im ersten Halbjahr auf 185.043 Einheiten und im zweiten Halbjahr auf 199.169 Einheiten. Die Modelle Polo, Tiguan, Audi A3, Audi Q5, Škoda Octavia und SEAT Leon wurden verstärkt nachgefragt. Nach Russland wurden im ersten Halbjahr 42.930 Fahrzeuge sowie 56.236 Fahrzeuge in den folgenden sechs Monaten ausgeliefert. An die Kunden in der Tschechischen Republik gingen in den ersten sechs Monaten 40.919 Fahrzeuge sowie 42.822 Fahrzeuge in der zweiten Hälfte. Nach Polen wurden im ersten Halbjahr 38.909 Einheiten und in den folgenden sechs Monaten 38.497 Einheiten ausgeliefert.

In die Übrigen Märkte des Volkswagen Konzerns wurden 92.675 Einheiten im ersten und 124.478 Einheiten im zweiten Halbjahr ausgeliefert. In die Türkei waren in den ersten sechs Monaten 23.278 Auslieferungen und im zweiten Halbjahr 36.921 Auslieferungen an Kunden zu verzeichnen. Nach Südafrika gingen im ersten Halbjahr 26.151 Fahrzeuge sowie 35.980 Fahrzeuge in den folgenden sechs Monaten. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns auf dem südafrikanischen Pkw-Markt lag bei 21,2 Prozent.

#### **Auslieferungen in Nordamerika**

Die Auslieferungen im Gesamtmarkt Nordamerika betragen 245.738 Einheiten im ersten und 263.539 Einheiten im zweiten Halbjahr. Auf dem Pkw-Markt in den USA sind in der ersten Hälfte des Berichtszeitraumes 162.223 Einheiten und 175.323 Einheiten in der zweiten Hälfte ausgeliefert wurden. Die Modelle New Beetle, Golf, Tiguan, Jetta, Passat CC, Audi A4, Audi A5 Coupé und Audi Q5 wurden stark nachgefragt. In Mexiko gingen im ersten Halbjahr 56.544 Fahrzeuge sowie 57.898 Fahrzeuge im zweiten Halbjahr in Kundenhand. Die Modelle Tiguan, Jetta, Audi A4, SEAT Altea und SEAT Leon erfreuten sich dort großer Beliebtheit. In Kanada wurden im ersten Halbjahr 26.971 Fahrzeuge sowie 30.318 Fahrzeuge im zweiten Halbjahr ausgeliefert. Besonders die Modelle Golf, Tiguan, Audi A4 und Audi Q5 fanden Anklang.

#### **Auslieferungen in Südamerika**

Auf den südamerikanischen Pkw-Märkten wurden im ersten Halbjahr 423.818 Einheiten und 419.924 Einheiten in den folgenden sechs Monaten ausgeliefert. In Argentinien sind im ersten Halbjahr 52.693 Fahrzeuge sowie 67.464 Fahrzeuge in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres nachgefragt wurden. Besonders beliebt waren die Modelle Fox MPV, Gol, Voyage und Jetta. Auch der neue Amarok stieß auf großes Interesse. Der Volkswagen Konzern ist in Argentinien mit 25,7 Prozent weiterhin Marktführer.

In Brasilien lag die Zahl der Auslieferungen im ersten Halbjahr bei 358.015 Fahrzeugen und 333.397 Fahrzeugen in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres. Die Modelle Fox und Saveiro wurden hier stark nachgefragt. Die leichten Nutzfahrzeuge Saveiro und T2 sind in den Auslieferungszahlen enthalten.

#### **Auslieferungen in Asien-Pazifik**

Im Raum Asien-Pazifik verzeichnete der Volkswagen Konzern eine hohe Nachfrage von 824.255 Fahrzeugen im ersten Halbjahr sowie 1.053.408 Einheiten im zweiten Halbjahr. Vor allem in China war das Kundeninteresse groß. Die Auslieferungen betragen 748.079 Fahrzeuge im ersten Halbjahr und 950.729 Fahrzeuge in den folgenden sechs Monaten. Mit einem Marktanteil von 17,9 Prozent konnte der Volkswagen Konzern die Marktführerschaft auf dem sehr wettbewerbsintensiven chinesischen Pkw-Markt verteidigen. Nahezu alle Modelle leisteten ihren Beitrag zu dieser Entwicklung.

In Japan waren 27.494 Einheiten in den ersten sechs Monaten sowie 33.885 Einheiten in der zweiten Hälfte ausgeliefert worden. Besonders stark nachgefragt wurden die Modelle Polo, Golf und Audi A3.

Nachdem in Indien im ersten Halbjahr des Berichtsraumes 10.846 Fahrzeuge ihre Besitzer fanden, waren es im zweiten Halbjahr 17.436 Einheiten.

#### **Auslieferungen Nutzfahrzeuge**

28.321 schwere Nutzfahrzeuge verkaufte die Marke Scania im zweiten Halbjahr des Berichtszeitraumes. Im ersten Halbjahr waren es 22.776 Einheiten. Insbesondere in Brasilien und auf den Märkten in Asien-Pazifik war die Nachfrage hoch. VW Nutzfahrzeuge konnte im ersten Halbjahr 182.341 Fahrzeuge und im zweiten Halbjahr 202.288 Fahrzeuge ausliefern.



# 3

## Konzernabschluss





## Porsche SE Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. August 2009 bis 31. Juli 2010

Mio. €	Anhang	2009/10	2008/09 <sup>1</sup>
Sonstige betriebliche Erträge	[3]	709	52.957
Personalaufwand	[5]	- 17	- 74
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	[14], [15], [17]	0	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[6]	- 956	- 55.435
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[7]	6.792	400
Ergebnis vor Finanzergebnis		6.528	- 2.152 <sup>2</sup>
Finanzierungsaufwendungen	[8]	- 800	- 557
Übriges Finanzergebnis	[9]	127	150
<b>Finanzergebnis</b>		<b>- 673</b>	<b>- 407</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>5.855</b>	<b>- 2.559</b>
Ertragsteuern	[10]	- 114	214
<b>Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten</b>		<b>5.741</b>	<b>- 2.345</b>
<b>Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen</b>		<b>- 6.195</b>	<b>- 1.218</b>
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>- 454</b>	<b>- 3.563</b>
davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE		- 379	- 2.524
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	[11]	39	103
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Andere	[11]	- 114	- 1.142
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (unverwässert)	[12]	32,67	- 13,68
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (unverwässert)	[12]	32,68	- 13,67
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (verwässert)	[12]	32,67	- 13,68
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (verwässert)	[12]	32,68	- 13,67
Ergebnis je Stammaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	[12]	- 34,84	- 0,75
Ergebnis je Vorzugsaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	[12]	- 34,84	- 0,75

<sup>1</sup> angepasst aufgrund der Umgliederung von aufgegebenen Geschäftsbereichen

<sup>2</sup> angepasst; vgl. hierzu die Erläuterungen im Abschnitt „Grundlagen und Methoden“

## Porsche SE Konzern-Gesamtergebnisrechnung vom 1. August 2009 bis 31. Juli 2010

Mio. €	2009/10	2008/09
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>- 454</b>	<b>- 3.563</b>
Marktbewertung Wertpapiere	- 23	41
Cashflow Hedges	362	- 156
Währungsumrechnung	- 307	571
Neubewertungsrücklage	0	3.508
Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	306	- 206
Latente Steuern	- 76	47
<b>Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge</b>	<b>262</b>	<b>3.805</b>
davon aus fortgeführten Tätigkeiten	301	3.293
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	- 39	512
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>- 192</b>	<b>242</b>
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	- 485	670
nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	39	116
nicht beherrschende Anteilseigner – Andere	254	- 544

## Porsche SE Konzernbilanz zum 31. Juli 2010

Mio. €	Anhang	31.7.2010	31.7.2009
<b>Aktiva</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	[14]	0	32.666
Sachanlagen	[15]	0	32.136
At Equity bewertete Anteile	[16]	22.707	8.153
Übrige Finanzanlagen	[16]	0	680
Vermietete Vermögenswerte	[17]	0	11.040
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	[17]	0	391
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[20]	0	34.520
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[21]	4.319	3.495
Ertragsteuerforderungen	[22]	0	848
Wertpapiere	[23]	0	34
Aktive Latente Steuern	[10]	0	1.643
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>27.026</b>	<b>125.606</b>
Vorräte	[18]	0	16.265
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[19]	0	6.715
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[20]	0	27.632
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[21]	14	7.819
Ertragsteuerforderungen	[22]	214	1.089
Wertpapiere	[23]	0	3.403
Flüssige Mittel	[24]	898	25.036
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>1.126</b>	<b>87.959</b>
		<b>28.152</b>	<b>213.565</b>
<b>Passiva</b>			
Gezeichnetes Kapital	[25]	175	175
Kapitalrücklage	[25]	122	122
Gewinnrücklagen	[25]	14.555	15.048
<b>Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilseignern</b>	<b>[25]</b>	<b>14.852</b>	<b>15.345</b>
Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	[25]	345	1.173
Nicht beherrschende Anteilseigner – Andere	[25]	0	31.961
<b>Eigenkapital</b>		<b>15.197</b>	<b>48.479</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[26]	7	13.843
Ertragsteuerrückstellungen	[27]	0	3.778
Sonstige Rückstellungen	[27]	83	9.698
Passive Latente Steuern	[10]	0	6.836
Finanzschulden	[29]	5.864	49.904
Sonstige Verbindlichkeiten	[30]	540	3.074
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>6.494</b>	<b>87.133</b>
Ertragsteuerrückstellungen	[27]	1.398	2.280
Sonstige Rückstellungen	[27]	62	9.743
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[28]	6	11.225
Finanzschulden	[29]	4.961	43.717
Ertragsteuerverbindlichkeiten		0	127
Sonstige Verbindlichkeiten	[30]	34	10.861
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>6.461</b>	<b>77.953</b>
		<b>28.152</b>	<b>213.565</b>

## Porsche SE Konzern-Kapitalflussrechnung vom 1. August 2009 bis 31. Juli 2010

Mio. €	2009/10	2008/09
<b>1. laufende Geschäftstätigkeit</b>		
Ergebnis nach Steuern	-454	-3.563
Abschreibungen	4.642	6.169
Veränderungen der Pensionsrückstellungen	83	125
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	715	-277
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	670	1.188
Veränderung der Latenten Steuern	-339	-2.017
Gezahlte Ertragsteuern	-313	-2.212
Erhaltene Ertragsteuern	393	392
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	10	-41 <sup>1</sup>
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Aktienoptionen	16	-7.821
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge aus der Marktbewertung von Aktienoptionen	-11	10.283
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.085	-1.012
Erhaltene Dividenden aus at Equity bewerteten Anteilen	240	317
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-1.107	-1.447 <sup>1</sup>
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-326	-257 <sup>1</sup>
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	886	3.736
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (ohne Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen)	765	1.585
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>4.785</b>	<b>5.148</b>
<b>2. Investitionsbereich</b>		
Einzahlungen aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	132	202 <sup>1</sup>
Einzahlungen aus der Entkonsolidierung von Tochterunternehmen abzüglich abgegangener Finanzmittelbestände	-23.244	1.343
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-3.636	-4.638 <sup>1</sup>
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen	0	-1
Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen abzüglich erworbener Finanzmittelbestände	-3	-6.360
Veränderung von Aktienoptionen	733	11.098
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit vor Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingelder</b>	<b>-26.018</b>	<b>1.644</b>
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingelder	273	5.827
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-25.745</b>	<b>7.471</b>

Mio. €	2009/10	2008/09
<b>3. Finanzierungsbereich</b>		
Ausschüttungen an Aktionäre der Porsche SE	-8	-472
Ausschüttungen an nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	-39	-103
Ausschüttungen an nicht beherrschende Anteilseigner – Andere	0	-617
Kapitaltransaktionen mit nicht beherrschenden Anteilseignern	3	-391
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	-10.857	-12.156 <sup>2</sup>
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen	-3.616	-5.741
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	8.196	12.023 <sup>2</sup>
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	1.893	12.273
Einzahlungen aus Sonstigen Finanzschulden	3.928	17
Auszahlungen aus Sonstigen Finanzschulden	-7	-2
<b>Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-507</b>	<b>4.831</b>
<b>4. Finanzmittelbestand</b>		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	-21.467	17.450
Wechselkursbedingte Wertänderung des Finanzmittelbestandes	-21	152
Finanzmittelbestand am 31.7.2009 bzw. 31.7.2008	22.025	4.423
<b>Finanzmittelbestand am 31.7.2010 bzw. 31.7.2009</b>	<b>537</b>	<b>22.025</b>
<b>Darstellung Bruttoliquidität</b>		
Flüssige Mittel	898	25.036
Wertpapiere und Darlehen	0	3.437
<b>Bruttoliquidität</b>	<b>898</b>	<b>28.473</b>

<sup>1</sup> angepasst aufgrund der Umsetzung der Neuerungen aus dem Annual Improvements Project vom Mai 2008

<sup>2</sup> Die Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten werden getrennt von den Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten dargestellt.

Anhangangabe [13] enthält weitere Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung.

## Porsche SE Konzern-Eigenkapitalspiegel vom 1. August 2009 bis 31. Juli 2010

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Angesammelte Gewinne <sup>3</sup>	
				Marktbewertung Wertpapiere
<b>Stand am 31.7.2008</b>	<b>175</b>	<b>122</b>	<b>14.049</b>	<b>- 6</b>
Ergebnis nach Steuern			- 2.524	
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge vor Steuern			0	24
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen			0	- 1
Gesamtergebnis der Periode	0	0	- 2.524	23
Rückkauf Hybridkapital			95	
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber				
Dividendenzahlung <sup>1</sup>			- 472	
Effekte aus Erstkonsolidierungen				
Erwerb nicht beherrschender Anteile			- 19	
Übrige Veränderungen			4	
<b>Stand am 31.7.2009</b>	<b>175</b>	<b>122</b>	<b>11.133<sup>3</sup></b>	<b>17</b>
Ergebnis nach Steuern			- 379	
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge vor Steuern				- 24
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen				7
Gesamtergebnis der Periode	0	0	- 379	- 17
Dividendenzahlung <sup>2</sup>			- 8	
Effekte aus Entkonsolidierungen			3.499	
Übrige Veränderungen			9	
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>175</b>	<b>122</b>	<b>14.254</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Ausschüttung einer Dividende von 0,694 € + 2,00 € je Stammaktie; insgesamt 235.725.000 €  
Ausschüttung einer Dividende von 0,70 € + 2,00 € je Vorzugsaktie; insgesamt 236.250.000 €

<sup>2</sup> Ausschüttung einer Dividende von 0,044 € je Stammaktie; insgesamt 3.850.000 €  
Ausschüttung einer Dividende von 0,05 € je Vorzugsaktie; insgesamt 4.375.000 €

<sup>3</sup> Darstellung angepasst (für weitere Erläuterungen verweisen wir auf den Abschnitt „neue Rechnungslegungsvorschriften“)

<sup>4</sup> nach Steuern

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [25] erläutert.

Gewinnrücklagen				Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilseigner	Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapital- geber	Nicht beherrschende Anteilseigner – Andere	Eigenkapital	
Kumuliertes übriges Eigenkapital								
	Cashflow Hedges	Währungs- umrechnung	At Equity bewertete Anteile	Neubewertungs- rücklage <sup>3</sup>				
	<b>539</b>	<b>- 29</b>	<b>216</b>		<b>15.066</b>	<b>1.780</b>	<b>0</b>	<b>16.846</b>
					- 2.524	103	- 1.142	- 3.563
	- 414	171	- 212 <sup>4</sup>	3.508 <sup>3</sup>	3.077		681	3.758
	118				117	13	- 83	47
	- 296	171	- 212	3.508 <sup>3</sup>	670	116	- 544	242
					95	- 620		- 525
					0	- 103		- 103
					- 472		- 617	- 1.089
					0		33.472	33.472
					- 19		- 369	- 388
		1			5		19	24
	<b>243</b>	<b>143</b>	<b>4</b>	<b>3.508<sup>3</sup></b>	<b>15.345</b>	<b>1.173</b>	<b>31.961</b>	<b>48.479</b>
					- 379	39	- 114	- 454
	- 356	- 143	297 <sup>4</sup>		- 226		564	338
	113				120		- 196	- 76
	- 243	- 143	297	0	- 485	39	254	- 192
					- 8	- 39		- 47
				- 3.508	- 9	- 825	- 32.187	- 33.021
					9	- 3	- 28	- 22
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>301</b>	<b>0</b>	<b>14.852</b>	<b>345</b>	<b>0</b>	<b>15.197</b>

## Porsche SE Konzernanhang zum 31. Juli 2010

### Grundlagen und Methoden

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

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

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

Das Geschäftsjahr des Porsche SE Konzerns umfasst den Zeitraum vom 1. August eines Jahres bis zum 31. Juli des Folgejahres. Im Hinblick auf die Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit dem Volkswagen Konzern hat die Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Januar 2010 beschlossen, das Geschäftsjahr der Gesellschaft mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 auf das Kalenderjahr umzustellen. Für den Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 wird ein Rumpfgeschäftsjahr gebildet.

Die Konzernwährung lautet auf Euro. Die Angaben im Anhang erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. €). Die Darstellung der Zusammensetzung einzelner Posten des Abschlusses wurde vereinzelt geändert. Die Angaben zum Vorjahresvergleichszeitraum wurden entsprechend angepasst. Die Anpassungen wurden als solche gekennzeichnet und erläutert. Die Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen stellen für die Porsche SE, die nach den im Abschnitt „Konsolidierungskreis“ beschriebenen Veränderungen der Zusammensetzung des Porsche SE Konzerns eine Holdinggesellschaft darstellt, die wesentlichen Ergebnisbeiträge dar. Aus diesem Grunde werden die Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen in der Gewinn- und Verlustrechnung nunmehr innerhalb des Ergebnisses vor Finanzergebnis ausgewiesen. Das im Vorjahr ausgewiesene Ergebnis vor Finanzergebnis wurde entsprechend angepasst und erhöhte sich infolgedessen um 400 Mio. €. Das Finanzergebnis verringerte sich entsprechend.

Der Konzernabschluss 2009/10 ist wesentlich durch die Entkonsolidierung von aufgegebenen Geschäftsbereichen beeinflusst. Auf die Erläuterungen im Abschnitt „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen. Während nach den Regelungen des IFRS 5 die Konzernbilanz der Vergleichsperiode unverändert bleibt, sind Aufwendungen und Erträge aus aufgegebenen Geschäftsbereichen sowohl im Berichtszeitraum als auch in der Vergleichsperiode saldiert in einer gesonderten Position innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisen. Zur Erhöhung der Vergleichbarkeit mit der Vergleichsperiode wurden die Erläuterungen zu den Vermögenswerten und Schulden sowie zur Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche SE Konzerns wie folgt spezifiziert:

- Erläuterungen zu Vermögenswerten und Schulden wurden um einen Vermerk „davon aus fortgeführten Tätigkeiten“ erweitert, um eine Vergleichbarkeit zum 31. Juli 2010 herzustellen.
- Aufrisse der Posten der Gewinn- und Verlustrechnung wurden sowohl für das Berichtsjahr als auch für die Vergleichsperiode in fortgeführte Tätigkeiten und aufgegebene Geschäftsbereiche unterteilt. Zudem wird dargestellt, welche Beträge gemäß IFRS 5 in die Position „Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen“ umgliedert wurden.
- Sonstige Erläuterungen zu Posten der Gewinn- und Verlustrechnung beziehen sich sowohl für die Berichtsperiode als auch für die Vergleichsperiode ausschließlich auf die fortgeführten Tätigkeiten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Porsche SE wurden durch Beschluss vom 1. Oktober 2010 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben.

### **Konsolidierungskreis**

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

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

Zu den Gemeinschaftsunternehmen gehören auch Gesellschaften, bei denen der Porsche SE Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können.

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

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

	31.7.2010	31.7.2009
<b>Vollkonsolidierte Tochterunternehmen</b>		
Inland	1	84
Ausland	1	353
<b>Zu Anschaffungskosten geführte Tochterunternehmen</b>		
Inland	1	57
Ausland	0	82
<b>Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen</b>		
Inland	2	22
Ausland	0	46
	<b>5</b>	<b>644</b>

### Konzernanteilsbesitzliste

	Kapitalanteil zum 31.7.2010	Eigenkapital	Ergebnis
	in %	T€	T€
<b>Vollkonsolidierte Unternehmen</b>			
Inland			
Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart	100,00	25	0 <sup>1</sup>
Ausland			
Porsche Holding Finance plc., Dublin, Irland	100,00	5.485	5.936
<b>Zu Anschaffungskosten geführte Tochterunternehmen</b>			
Porsche Erste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart	100,00	25	- 1
<b>At Equity bilanzierte Gemeinschaftsunternehmen</b>			
Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart	50,10	7.692.969	444.731 <sup>2</sup>
<b>At Equity bilanzierte Assoziierte Unternehmen</b>			
Volkswagen AG, Wolfsburg	32,20 <sup>3</sup>	12.056.000	1.082.000

<sup>1</sup> nach Ergebnisabführung

<sup>2</sup> Rumpfgeschäftsjahr vom 1. bis 31. Juli 2010

<sup>3</sup> Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 50,74 %.

Der zum 31. Juli 2010 aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht ist über das elektronische Unternehmensregister unter [www.unternehmensregister.de](http://www.unternehmensregister.de) abrufbar.

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

#### Änderungen des Konsolidierungskreises in der Berichtsperiode – Volkswagen Konzern

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

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

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

Für Tochterunternehmen bzw. assoziierte Unternehmen mit einem von dem des Mutterunternehmens abweichenden Stichtag sehen IAS 27.22 f. (rev. 2008) bzw. IAS 28.24 f. (rev. 2008) deren Einbeziehung in den Konzernabschluss ohne Erstellung eines separaten Zwischenabschlusses auf den Stichtag des Mutterunternehmens für den Fall vor, dass dessen Erstellung für das Tochterunternehmen bzw. assoziierte Unternehmen praktisch nicht durchführbar ist. In Anwendung dieser Vorschrift erfolgt die Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Berichtsjahr wie folgt:

- für den Zeitraum der Vollkonsolidierung wurde der Volkswagen Konzern mit Werten vom 1. Juli 2009 bis zum 3. Dezember 2009 berücksichtigt und
- für den Zeitraum der Einbeziehung at Equity wurde der Volkswagen Konzern mit Werten vom 4. Dezember 2009 bis zum 30. Juni 2010 berücksichtigt.

Aufgrund eigener umfangreicher Abschlussarbeiten im Volkswagen Konzern für die Erstellung des Halbjahresfinanzberichts 2010 war die für eine externe Berichterstattung erforderliche Qualität der Datenbasis für den Monat Juli 2010 nicht verfügbar.

Änderungen des Konsolidierungskreises in der Berichtsperiode –  
Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

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

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

Auswirkungen der Änderungen des Konsolidierungskreises in der Berichtsperiode

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

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

Mio. €	Anhang	Aufgegebene Geschäftsbereiche	
		2009/10	2008/09
Umsatzerlöse	[1]	46.349	57.081
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	[2]	1.314	-1.107
<b>Gesamtleistung</b>		<b>47.663</b>	<b>55.974</b>
Sonstige betriebliche Erträge	[3]	5.138	7.258
Materialaufwand	[4]	-26.489	-33.781
Personalaufwand	[5]	-7.128	-8.964
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien		-4.642	-6.169
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[6]	-13.649	-15.423
Ergebnis vor Finanzergebnis		893	-1.105
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[7]	371	336
Finanzierungsaufwendungen	[8]	-938	-1.497
Übriges Finanzergebnis	[9]	571	420
<b>Finanzergebnis</b>		<b>4</b>	<b>-741</b>
<b>Laufendes Ergebnis vor Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen</b>		<b>897</b>	<b>-1.846</b>
Ertragsteuern	[10]	-217	613
<b>Laufendes Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen</b>		<b>680</b>	<b>-1.233</b>
<b>Laufendes Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen der aufgegebenen Geschäftsbereiche</b>		<b>0</b>	<b>15</b>
<b>Ergebnis vor und nach Steuern aus der Entkonsolidierung von Geschäftsbereichen</b>		<b>-6.875</b>	<b>0</b>
<b>Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen</b>		<b>-6.195</b>	<b>-1.218</b>
davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	[12]	-6.097	-131
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	[12]	16	55
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Andere	[12]	-114	-1.142

Im laufenden Ergebnis vor Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen ist aufgrund der Entkonsolidierungen ein positiver Ergebniseffekt aus dem Abgang von direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen in Höhe von 1.223 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) enthalten. Die darauf entfallenden Ertragsteuern belaufen sich auf insgesamt - 333 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

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

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

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

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

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

Mio. €	2009/10	2008/09
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	4.607	6.767
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit (einschließlich abgehender Finanzmittelbestände)	- 25.863	145
Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 17	4.398

### Änderungen des Konsolidierungskreises in der Vergleichsperiode

Der Porsche SE Konzern hatte im Geschäftsjahr 2008/09 die Beteiligung an der Volkswagen AG, dem größten Fahrzeugproduzenten Europas, im Zeitraum zwischen dem 16. September 2008 und dem 5. Januar 2009 in mehreren Tranchen um weitere 20,21 % aufgestockt. Am 5. Januar 2009 hatte die Porsche SE mit einem Stimmrechtsanteil von 50,76 % die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG erlangt („control“ i. S. d. IAS 27). Ab diesem Tag wurden die Volkswagen AG und ihre Tochterunternehmen als Teilkonzern im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Volkswagen Konzern ist in der Automobil- und Nutzfahrzeugproduktion sowie den dazugehörigen Finanzdienstleistungen tätig und verfügt weltweit über eine Vielzahl von Produktionsstätten.

Die Anschaffungskosten des Erwerbs beliefen sich, einschließlich sämtlicher dem Erwerb direkt zurechenbarer Kosten, auf insgesamt 23,0 Mrd. €. Sie wurden in Höhe von 21,6 Mrd. € in Zahlungsmitteln, der Rest unter Einsatz von Aktientermingeschäften beglichen. Die im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente betrugen 9,5 Mrd. €.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Werte der im Vorjahr zum Erwerbszeitpunkt in den Konzernabschluss einbezogenen Vermögenswerte und Schulden. Die bei der erstmaligen Erfassung des Volkswagen Konzerns zum 5. Januar 2009 durchgeführte Kaufpreisallokation wurde im November 2009 abgeschlossen. Anpassungen gegenüber den im Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Juli 2009 enthaltenen Werten ergaben sich nicht.

Mio. €	IFRS-Buchwert im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation	Im Konzernabschluss erfasste Werte
Immaterielle Vermögenswerte	12.291 <sup>1</sup>	12.539 <sup>2</sup>	24.830
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	33.010	6.924	39.934
Langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	31.855	341	32.196
At Equity Beteiligungen	6.373	1.888	8.261
Sonstige langfristige Vermögenswerte	8.227	249	8.476
Vorräte	17.816	536	18.352
Kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27.035	169	27.204
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	31.312	999	32.311
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>167.919</b>	<b>23.645</b>	<b>191.564</b>
Langfristige Finanzschulden	33.257	61	33.318
Pensionsrückstellungen und Sonstige langfristige Schulden	32.472	6.035	38.507
Kurzfristige Finanzschulden	36.123	31	36.154
Sonstige kurzfristige Schulden	28.679	66	28.745
<b>Summe Schulden</b>	<b>130.531</b>	<b>6.193</b>	<b>136.724</b>

<sup>1</sup> Darstellung einschließlich Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2.771 Mio. €, der im Volkswagen Konzernabschluss erfasst und im Rahmen der Kapitalkonsolidierung eliminiert wurde

<sup>2</sup> ohne Geschäfts- oder Firmenwert auf Ebene der Porsche SE

Aufgegebene Geschäftsbereiche waren zum Erwerbszeitpunkt in den sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten mit einem Buchwert von 1.007 Mio. € und in den kurzfristigen Schulden mit einem Buchwert von 766 Mio. € berücksichtigt. Die Effekte aus der Kaufpreisallokation in den sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden betreffen vollumfänglich die aufgegebenen Geschäftsbereiche.

Der Geschäfts- oder Firmenwert auf Ebene der Porsche SE in Höhe von 10,4 Mrd. € enthielt nicht separierbare immaterielle Vermögenswerte wie beispielsweise das Know-How von Mitarbeitern sowie Synergieeffekte. Von diesem Geschäfts- oder Firmenwert wurde dem Teilkonzern Volkswagen ein Betrag in Höhe von 9,9 Mrd. € zugeordnet. Der verbleibende Betrag in Höhe von 518 Mio. € wurde dem Porsche Teilkonzern zugeordnet.

Der Volkswagen Konzern hatte in der Vergleichsperiode ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Vollkonsolidierung mit -1.703 Mio. € zum Konzernergebnis beigetragen. Wäre der Volkswagen Konzern bereits zum 1. August 2008 in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen worden, hätte sich in der Vergleichsperiode der Konzernumsatz auf 113,8 Mrd. € und das Konzernergebnis nach Steuern – ohne Berücksichtigung von Effekten aus der Kaufpreisallokation vor dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung – auf rd. -1,8 Mrd. € belaufen. Eine zuverlässige Bestimmung der Effekte aus der Kaufpreisallokation vor dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung war nicht möglich.

Der Porsche SE Konzern hatte in der Vergleichsperiode im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses mit Volkswagen die Beteiligung an der Volkswagen Caminhões e Ônibus Indústria e Comércio de Veículos Comerciais Ltda. Resende, Brasilien, mit Weiterveräußerungsabsicht erworben. Die Übertragung der Anteile wurde im März 2009 abgeschlossen. Der Veräußerungserlös betrug 1.323 Mio. € und wurde vollständig in Zahlungsmitteln erbracht. Die veräußerten Vermögenswerte enthielten Zahlungsmittelbestände in Höhe von 11 Mio. €. Die Erträge aus laufender Geschäftstätigkeit zwischen dem Erstkonsolidierungszeitpunkt des Volkswagen Konzerns und dem Zeitpunkt des Abgangs betragen 259 Mio. €, die Aufwendungen (inklusive Steuern in Höhe von 7 Mio. €) 244 Mio. €. Diese Erträge und Aufwendungen sind in der Zeile „Laufendes Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen der aufgegebenen Geschäftsbereiche“ in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der aufgegebenen Geschäftsbereiche enthalten. Im Porsche SE Konzern ergab sich kein Veräußerungsgewinn oder -verlust, da die Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft bereits im Rahmen der Kaufpreisallokation für den Volkswagen Konzern zum Erwerbszeitpunkt mit ihren beizulegenden Zeitwerten erfasst wurden. Die Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden, die aufgrund der Veräußerung der Beteiligung in der Vergleichsperiode abgegeben wurden, stellen sich gegliedert nach Hauptgruppen wie folgt dar:

Mio. €	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte	1.375
Kurzfristige Vermögenswerte	795
Rückstellungen	241
Finanzschulden	185
Sonstige Verbindlichkeiten	256

### Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Die Volkswagen AG wurde in der Vergleichsperiode bis zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 5. Januar 2009 und in der Berichtsperiode seit dem Zeitpunkt der Entkonsolidierung am 3. Dezember 2009 auf Basis von Konzernwerten als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen. Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Juli 2010 betrug 10.891 Mio. €.

Der Porsche SE Konzern hatte darüber hinaus seit dem Unternehmenszusammenschluss mit der Volkswagen AG in der Vergleichsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der Volkswagen AG in der Berichtsperiode maßgeblichen Einfluss auf die MAN SE, München. Die Ergebnisbeiträge des MAN Konzerns (MAN SE und ihre Tochterunternehmen) sind im Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen enthalten. Zum 31. Juli 2009 entsprach der Anteilsbesitz der Volkswagen AG an der MAN SE 29,9% der Stimmrechte und 28,7% des gezeichneten Kapitals. Die MAN SE wird in der Vergleichsperiode auf Basis ihrer Konzernwerte für den Zeitraum vom 5. Januar 2009 bis zum 30. Juni 2009 berücksichtigt. Am 30. Juni 2009 betrug der Börsenwert dieser Anteile 1.838 Mio. €.

Aufgrund der Anteilsquote waren dem Porsche SE Konzern folgende Konzernwerte der MAN SE (die MAN SE ist in der Vergleichsperiode ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung des Volkswagen Konzerns und in der laufenden Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns am 3. Dezember 2009 berücksichtigt) und der Volkswagen AG zuzurechnen (die Volkswagen AG ist in der Vergleichsperiode vom 1. Juli 2008 bis zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung am 5. Januar 2009 und in der Berichtsperiode ab dem Zeitpunkt der Entkonsolidierung am 3. Dezember 2009 bis zum 30. Juni 2010 in den Umsatzerlösen und im Gewinn berücksichtigt):

Mio. €	2009/10	2008/09
Langfristige Vermögenswerte	108.425	2.083
Kurzfristige Vermögenswerte	84.535	2.596
Langfristige Schulden	74.222	1.302
Kurzfristige Schulden	77.798	1.855
Umsatzerlöse	71.886	19.025
Gewinn	1.783	458
Anteil an nicht fortgeführten Aktivitäten	0	36

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

### Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen

Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen des Porsche SE Konzerns waren seit dem Unternehmenszusammenschluss mit der Volkswagen AG in der Vergleichsperiode und bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung in der Berichtsperiode die Beteiligungen an der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China („SVW“), an der FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd., Changchun, China („FAW“) und an der Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, als Holding der LeasePlan N.V., Amsterdam, Niederlande, („LeasePlan“). Die Ergebnisbeiträge dieser Beteiligungen sind im Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen ausgewiesen. Die Gemeinschaftsunternehmen werden in den Angaben zur Vergleichsperiode auf Basis der Werte für den Zeitraum vom 5. Januar bis zum 30. Juni 2009 und in der Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns berücksichtigt.

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

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

Mio. €	2009/10	2008/09
Langfristige Vermögenswerte	10.535	8.384
Kurzfristige Vermögenswerte	2.635	7.587
Langfristige Schulden	9.845	5.932
Kurzfristige Schulden	5.116	6.920
Erträge	13.599	5.101
Aufwendungen	12.447	4.804

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

### Konsolidierungsgrundsätze

Die Porsche SE wendet IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ (rev. 2008) und IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ (rev. 2008) prospektiv seit Beginn des Geschäftsjahres 2009/10 an. Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2008/09 kam IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ (rev. 2004) und IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ (rev. 2004) zur Anwendung.

Die Abschlüsse der Tochterunternehmen und at Equity bilanzierten Anteile werden (mit Ausnahme der Gesellschaften des Volkswagen Konzerns) auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag der Porsche SE entspricht, aufgestellt. Durch die geplante Umstellung des Geschäftsjahres der Porsche SE werden künftig die Abschlüsse sämtlicher Tochterunternehmen und at Equity bilanzierter Anteile auf einen einheitlichen Stichtag aufgestellt werden.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt sowohl gemäß IFRS 3 (rev. 2008) als auch gemäß IFRS 3 (rev. 2004) nach der Erwerbsmethode.

#### Unternehmenszusammenschlüsse und Entkonsolidierungen seit dem 1. August 2009

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

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

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

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

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

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

Bei der Entkonsolidierung eines bisherigen Tochterunternehmens wird die Differenz zwischen der erhaltenen Gegenleistung (bei Veräußerung) bzw. dem beizulegenden Zeitwert der

verbleibenden Beteiligung (bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten) und dem abgehenden Nettoreinvermögen zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts (einschließlich eines noch vorhandenen Geschäfts- oder Firmenwerts aus der Kapitalkonsolidierung) 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.

#### Unternehmenszusammenschlüsse und Entkonsolidierungen vor dem 1. August 2009

Im Vergleich zu den oben genannten Bilanzierungsmethoden gelten bei der bisherigen Bilanzierung gemäß IFRS 3 (rev. 2004) und IAS 27 (rev. 2004) folgende Abweichungen:

Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses angefallene Kosten stellen einen Bestandteil der Anschaffungskosten dar. Die nicht beherrschenden Anteile wurden zu ihrem entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettoreinvermögen berücksichtigt. Im Falle eines sukzessiven Unternehmenserwerbs wird jeder Anteilserwerb separat bilanziert. Das heißt, bei jeder Transaktion werden die Anschaffungskosten des Anteilserwerbs dem jeweiligen zum Erwerbszeitpunkt ermittelten anteiligen neubewerteten Eigenkapital gegenübergestellt.

Ein verbleibender positiver Unterschiedsbetrag aus der Aufrechnung des Kaufpreises mit den identifizierten, zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten und Schulden zum Erwerbszeitpunkt wird unter den Immateriellen Vermögenswerten als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen. Wurden im Rahmen eines sukzessiven Unternehmenserwerbs bereits vor Erstkonsolidierung Anteile an Tochterunternehmen gehalten, werden gem. IFRS 3 (rev. 2004) die auf diese Anteile entfallenden Änderungen von Stillen Reserven und Stillen Lasten zwischen dem Zeitpunkt des jeweiligen Anteilserwerbs und der Erstkonsolidierung in einer separaten Rücklage innerhalb der Gewinnrücklagen erfasst.

Bei Entkonsolidierungen von Tochterunternehmen werden im Konzern verbleibende Anteile mit dem auf sie entfallenden anteiligen Eigenkapital zum Entkonsolidierungszeitpunkt angesetzt.

#### Bilanzierung at Equity

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

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

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

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

In der Berichtsperiode wurde sowohl für die Beteiligung an der Volkswagen AG als auch für die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Hierfür wurde ein Nutzungswert für beide Beteiligungen auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens unter Verwendung der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten ermittelt. Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine unterhalb der allgemeinen Preissteigerung liegende Wachstumsrate verwendet. Bei beiden Beteiligungen ergab sich kein Wertminderungsbedarf.

### **Währungsumrechnung**

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

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

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

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

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

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

Die für die Umrechnung von Geschäftsvorfällen in den fortgeführten Tätigkeiten verwendeten Währungskurse werden nachfolgend dargestellt.

		Bilanz Stichtagskurs			
		Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern <sup>1</sup>	VW Konzern <sup>1</sup>	Porsche SE Konzern und Porsche Teilkonzern	VW Teilkonzern
1€=		<b>31.7.2010</b>	<b>30.6.2010</b>	<b>31.7.2009</b>	<b>30.6.2009</b>
Argentinien	ARS	N/A	4,8171	N/A	5,3547
Australien	AUD	1,4409	1,4403	1,7057	1,7359
Brasilien	BRL	2,2919	2,2082	2,6577	2,7469
China	CNY	N/A	8,3215	N/A	9,6545
Großbritannien	GBP	0,8332	0,8175	0,8554	0,8521
Hongkong	HKD	10,1131	9,5549	10,9589	10,9540
Indien	INR	N/A	56,9930	N/A	67,5180
Japan	JPY	112,8300	108,7900	135,4500	135,5100
Kanada	CAD	1,3446	1,2890	1,5238	1,6275
Mexiko	MXN	16,4908	15,7363	18,2702	18,5537
Polen	PLN	N/A	4,4170	N/A	4,4520
Republik Korea	KRW	1.544,2950	1.499,5900	1.742,3500	1.802,4300
Russland	RUB	39,4500	38,2820	44,5400	43,8810
Schweden	SEK	9,4195	9,5259	10,3182	10,8125
Schweiz	CHF	1,3566	1,3283	1,5320	1,5265
Südafrika	ZAR	9,5276	9,3808	11,0279	10,8853
Tschechische Republik	CZK	24,7805	25,6910	25,5871	25,8820
USA	USD	1,3022	1,2271	1,4139	1,4134

<sup>1</sup> Einbeziehung at Equity

		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs			
		Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern <sup>1</sup>	VW Konzern <sup>1</sup>	Porsche SE Konzern und Porsche Teilkonzern	VW Teilkonzern
1€=		2009/10	2009/10	2008/09	5.1.-30.6.2009
Argentinien	ARS	N/A	5,1969	4,7307	5,2763
Australien	AUD	1,5539	1,5049	1,8623	1,7463
Brasilien	BRL	N/A	2,4111	2,8694	2,7391
China	CNY	N/A	9,1978	9,2819	9,5786
Großbritannien	GBP	0,8771	0,8743	0,8615	0,8567
Hongkong	HKD	10,7142	10,4671	10,5380	10,8638
Indien	INR	N/A	61,8412	66,3285	66,9191
Japan	JPY	125,5777	122,8827	132,8275	135,3918
Kanada	CAD	1,4489	1,3974	1,5908	1,5761
Mexiko	MXN	N/A	17,1072	17,6513	18,6813
Polen	PLN	N/A	4,0228	4,0957	4,5084
Republik Korea	KRW	N/A	1556,6632	1765,1992	1768,7968
Russland	RUB	41,6085	40,4911	40,7650	43,5553
Schweden	SEK	N/A	9,8827	10,4848	10,8713
Schweiz	CHF	1,4607	1,4461	1,5283	1,5148
Südafrika	ZAR	N/A	10,1354	12,2787	11,2718
Tschechische Republik	CZK	25,6812	25,7848	26,1425	26,5446
USA	USD	1,3805	1,3474	1,3580	1,4017

<sup>1</sup> Einbeziehung at Equity

### **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. Die Vergleichsinformationen für das Geschäftsjahr 2008/09 basieren grundsätzlich auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für das Geschäftsjahr 2009/10 angewendet werden. Sofern Änderungen vorgenommen wurden, werden die Auswirkungen in den entsprechenden Anhangangaben erläutert.

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bilanzierten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt, die, nach deren Entkonsolidierung, nur innerhalb des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns Anwendung finden.

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

### **Immaterielle Vermögenswerte**

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

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

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

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben. Hierzu gehören Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen. Die Unbestimmtheit der Nutzungsdauer der Marken beruht auf der Einschätzung, dass der wirtschaftliche Nutzenzufluss aus diesen Vermögenswerten nicht auf einen bestimmten Zeitraum festgelegt werden kann. Mindestens einmal jährlich wird für jeden einzelnen Vermögens-

wert 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 für Produkte werden aktiviert, sofern eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt sind. Die aktivierten Entwicklungskosten schließen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Produktionsgemeinkosten ein, die ab dem Zeitpunkt anfallen, an dem sämtliche Kriterien zur Aktivierung erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen ab Produktionsstart planmäßig linear über den erwarteten Produktlebenszyklus abgeschrieben. Dieser beträgt in der Regel zwischen fünf und zehn Jahren. Forschungs- und nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten 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 angepasst.

## **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.

Im Anlagevermögen sind an Dritte vermietete Vermögenswerte aus Leasingverträgen ausgewiesen, bei denen der Porsche SE Konzern Leasinggeber ist. Bei den Operating Leasingverträgen handelt es sich insbesondere um Fahrzeugleasingverträge konzerneigener Leasinggesellschaften. Die Leasingfahrzeuge werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf den erwarteten Restwert oder den niedrigeren Marktwert abgeschrieben.

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

### Finanzierungsleasing

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

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

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

## **Finanzierungskosten**

Finanzierungskosten, die dem Bau, Erwerb oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten

des qualifizierten Vermögenswertes aktiviert. Im Geschäftsjahr 2009/10 wurden bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns Fremdkapitalkosten in Höhe von 0,8 Mio. € (Vorjahr: 0,6 Mio. €) aktiviert. Diese Fremdkapitalkosten entfallen vollständig auf die aufgegebenen Geschäftsbereiche. Hierfür wurde ein Fremdkapitalkostensatz von 3,9 % (Vorjahr: 4,4 %) unterstellt.

### **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 bilanzierten Beteiligungen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt.

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

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

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

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

Zur Bestimmung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte wurden bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierungen im laufenden Geschäftsjahr grundsätzlich die Segmente des Porsche SE Konzerns als zahlungsmittelgenerierende Einheit herangezogen. Der Werthaltigkeitstest der erfassten Markenwerte basierte auf Daten der entsprechenden Markenorganisationen. Für die sons-

tigen Immateriellen Vermögenswerte sowie für die Sachanlagen wurden als zahlungsmittelgenerierende Einheiten die Produkt- bzw. Baureihen zugrunde gelegt.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts, der dem ehemaligen Teilkonzern Volkswagen zugeordnet wurde, wurde der Nutzungswert herangezogen. Basis für dessen Ermittlung war die vom Management erstellte aktuelle Planung einschließlich der darin enthaltenen Annahmen bezüglich des Wachstums und der durchschnittlichen EBIT-Marge. Die Betrachtung erstreckte sich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Sie berücksichtigte die gegebene Unsicherheit in Bezug auf die Auswirkungen der Finanzmarktkrise auf den Automobilssektor sowie eine Erholung im Verlauf des Planungszeitraums. Für die ewige Rente wurden die Cashflows unter Berücksichtigung der erwarteten Wachstumsraten und Rentabilitäten extrapoliert. Die Berechnung basierte im Vorjahr auf einem Abzinsungssatz in Höhe von 7,6 % sowie einer Wachstumsrate in Höhe von 1,0 %. Die Wachstumsrate basierte auf Branchengegebenheiten und berücksichtigte die spezifische Preis- und Kostensituation. Der Abzinsungssatz wurde anhand der gewichteten Kapitalkosten einer Vergleichsgruppe börsennotierter Automobilunternehmen mit einer ähnlichen Risikostruktur ermittelt. Auch eine Berechnung ohne unterstelltes Wachstum in der ewigen Rente oder ein Absinken der EBIT-Marge um 15 % unter den der Berechnung in der ewigen Rente zugrunde liegenden Wert hätte die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts nicht in Frage gestellt.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit des auf den ehemaligen Teilkonzern Porsche entfallenden Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgte hingegen auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten. Der Berechnung lag ein in der GLV genannter Gesamtunternehmenswert der Porsche AG von 12,4 Mrd. € zugrunde. Dieser Wert diente als bester Indikator für den beizulegenden Zeitwert.

Der Werthaltigkeitstest für die in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen Markenwerte erfolgte im Vorjahr ebenfalls unter Verwendung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten. Die Berechnungen wurden auf Basis des Lizenzpreisanalogieverfahrens (Brand-Equity-Ansatz) mit einem Planungshorizont von fünf Jahren und einer angenommenen Wachstumsrate von 0,75 % durchgeführt. Diese Wachstumsrate basierte ebenfalls auf Branchengegebenheiten und berücksichtigte die spezifischen Preis- und Kostensituationen. Die Sensitivitätsanalyse hatte ergeben, dass auch ohne unterstelltes Wachstum in der ewigen Rente die Werthaltigkeit der Markenwerte gegeben war.

Die beschriebenen Planungsprämissen wurden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst. Dabei wurden auch angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends sowie historische Entwicklungen berücksichtigt.

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für sonstige Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen wurden im Vorjahr länderindividuelle Abzinsungsfaktoren von mindestens 8,7 % bis 9,8 % verwendet.

### **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 entspre-

chen denen der selbst genutzten Sachanlagen. Aufgrund der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten sind die Marktwerte (beizulegende Zeitwerte) der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien im Anhang anzugeben. Grundlage für die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren, in dem auf Basis des Rohertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines wohnimmobilienspezifischen Vervielfältigers der Ertragswert gebäudebezogen ermittelt wird. Die konzerninternen Berechnungen erfolgen unter Berücksichtigung von Marktdaten.

### **Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte**

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

### **Vorräte**

Unter den Vorräten werden im Wesentlichen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und fertige Erzeugnisse sowie unfertige Leistungen ausgewiesen. Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert 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 der selbst erstellten Erzeugnisse enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen und sonstige direkt zurechenbare Kosten.

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

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

Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode bewertet.

### **Langfristige Entwicklungsaufträge**

Künftige Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen werden gemäß dem Grad der Fertigstellung bilanziert. Der anzusetzende Fertigstellungsgrad je Auftrag wird durch das Verhältnis der aufgelaufenen Kosten zu den erwarteten Gesamtkosten („Cost to Cost Method“) bestimmt. Ist das Ergebnis eines Entwicklungsauftrags nicht zuverlässig ermittelbar, werden Erlöse nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst („Zero Profit Method“). Soweit die Summe aus angefallenen Auftragskosten und ausgewiesenen Gewinnen die Anzahlungen übersteigt, erfolgt der Ausweis der

Entwicklungsaufträge aktivisch unter den Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen als Bestandteil der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Ein negativer Saldo wird unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Grundsätze einer verlustfreien Bewertung werden beachtet.

### Finanzinstrumente

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

Für die Bewertung unterscheidet IAS 39 finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien

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

Finanzielle Verbindlichkeiten sind dagegen den beiden Kategorien

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

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

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

Die fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen den ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich Tilgungen, Wertminderungen und der Amortisation einer Differenz zwischen den Anschaf-

fungskosten 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 erfolgt grundsätzlich dann, wenn das vertragliche Recht auf Cashflows ausläuft oder dieses Recht auf einen Dritten übertragen wird.

#### Originäre Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, 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 umfasst insbesondere Derivative Finanzinstrumente. Bei den Finanzinstrumenten, die beim erstmaligen Ansatz als zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden, handelt es sich um Indexzertifikate. Die Einstufung in diese Kategorie entspricht der Risikomanagement- und Anlagestrategie. Im laufenden Geschäftsjahr werden keine finanziellen Vermögenswerte beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten eingestuft.

Finanzinstrumente, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst.

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

Die Kredite und Forderungen, die bis zur Endfälligkeit gehaltenen Finanzinstrumente sowie die Finanzschulden werden, sofern sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich insbesondere um Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Sonstige finanzielle Forderungen, Finanzgarantien, Finanzschulden und Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten. Die finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit Fair Value Hedge Accounting stehen, werden in Bezug auf das abgesicherte Risiko zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Im Falle von gegebenen Finanzgarantien ist der Porsche SE Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet, sofern ein Garantienehmer 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 beziehungsweise unter den Sonstigen Verbindlichkeiten. Erst im

Falle einer wahrscheinlichen Inanspruchnahme aus einer gegebenen Finanzgarantie erfolgt die Passivierung. Eine Passivierung war weder im laufenden Geschäftsjahr noch in der Vergleichsperiode erforderlich.

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

Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Bei signifikanten Einzelforderungen (zum Beispiel Forderungen aus der Händlerfinanzierung und mit Großkunden) 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.

Bei nicht-signifikanten Forderungen (zum Beispiel Forderungen aus der Kundenfinanzierung) werden Einzelwertberichtigungen im Wesentlichen in einem pauschalierten Verfahren nach Erkennen der Wertminderung ermittelt.

Für die Ermittlung portfoliobasierter Wertberichtigungen werden nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Solange noch keine gesicherte Erkenntnis vorliegt, welche Forderung ausgefallen ist, werden für die Ermittlung der Wertminderungshöhe durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen aus dem Automobilbereich erfolgt grundsätzlich durch Einzelwertberichtigungen.

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

Bei zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten liegt eine nachhaltige Wertminderung dann vor, wenn objektive Hinweise auf eine dauerhafte Wertminderung vorliegen. Bei Eigenkapitalinstrumenten wird unter anderem ein signifikantes und dauerhaftes Absinken des Zeitwerts unter die Anschaffungskosten als Hinweis auf eine Wertminderung angenommen. Sofern eine nachhaltige Wertminderung vorliegt, wird bei einem zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrument der kumulierte Verlust, der sich als Unterschiedsbetrag aus den Anschaffungskosten und dem derzeitigen beizulegenden Zeitwert abzüglich eines etwaigen in Bezug auf dieses Finanzinstrument bereits in vorherigen Geschäftsjahren erfolgswirksam verbuchten Wertminderungsaufwands ergibt, aus dem Eigenkapital ausgebucht und erfolgswirksam erfasst. Eine Wertaufholung zu einem späteren Zeitpunkt wird für Schuldinstrumente durch eine erfolgswirksame Zuschreibung berücksichtigt, bei Eigenkapitalinstrumenten wird diese Wertaufholung erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst.

### Derivative Finanzinstrumente

Bei den vorliegenden Derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Swaps, Zinsderivate, Warentermingeschäfte, Aktienoption - und Aktientermingeschäften. Diese werden neben der Sicherung von Zins- und Währungsrisiken aus bestehenden Bilanzpositionen oder hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen auch zur Rohstoffpreis- oder Aktienkurssicherung eingesetzt. Darüber hinaus bestehen eine Put-Option der Porsche SE sowie eine Call-Option der Volkswagen AG bezüglich der verbleibenden 50,1 % der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

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 beziehungsweise Verluste erfolgswirksam ausgebucht. Ergebniseffekte aus dem Cashflow Hedge Accounting werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in den Sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen ausgewiesen.

Die vom Porsche SE Konzern gehaltenen Aktienoptionen werden grundsätzlich nicht an einem öffentlichen Markt gehandelt. IAS 39.48ff. schreibt für solche Fälle vor, zum Zwecke der Bewertung ein geeignetes Bewertungsverfahren oder zeitnahe Transaktionen heranzuziehen. Im aktuellen Geschäftsjahr erfolgt die Bewertung mit Hilfe von anerkannten Bewertungsmodellen unter Zugrundelegung von am Markt beobachtbaren und historischen Parametern. Aufgrund der im Vorjahr zeitnah zum Bilanzstichtag erfolgten Veräußerung wesentlicher Umfänge der Aktienoptionen

ging Porsche zum 31. Juli 2009 davon aus, dass dieser Veräußerungspreis den bestmöglichen Indikator für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

### **Flüssige Mittel**

Bei den Flüssigen Mitteln handelt es sich um Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. Dieser Posten enthält auch Flüssige Mittel, 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 latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse deren Realisation ermöglichen.

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

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

### **Tatsächliche Steuern**

Die tatsächlichen Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Ein Anspruch auf Auszahlung des Körperschaftsteuerguthabens wird mit dem Barwert unter Verwendung eines laufzeitadäquaten, risikolosen Zinssatzes aktiviert. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuer-

gesetze 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 nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung, sondern 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, die aus dem Konsolidierungskreis ausscheiden, werden gemäß IFRS 5 separat ausgewiesen. Die bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung entstandenen Aufwendungen und Erträge sowie der Gewinn oder Verlust aus der Veräußerung werden als Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen gesondert in der Gewinn und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten – ausgewiesen. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung werden entsprechend angepasst. Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat unter den kurzfristigen Vermögenswerten bzw. kurzfristigen Schulden ausgewiesen.

### **Hybridkapital**

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

Bei Vorliegen von Fremdkapital wird das Hybridkapital 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 wurden, 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. Der den 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 Pensionsplanes 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.

Rückstellungen für Gewährleistungen werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs gebildet. Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. 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.

Aus Versicherungsverträgen resultierende Rückstellungen werden nach den Vorschriften des IFRS 4 bilanziert. Das in Rückdeckung übernommene Versicherungsgeschäft wird periodengerecht bilanziert. Für die Ermittlung der Schadensrückstellungen werden Schätzmethoden auf der Grundlage von Annahmen über die weitere Schadensentwicklung angewendet.

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 rätierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte in den Vorräten bilanziert.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

Grundsätzlich werden Erträge für jeden Geschäftsvorfall separat erfasst. Sofern indes mehrere Geschäftsvorfälle in einer Art und Weise miteinander verknüpft sind, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit dieser Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind, werden die Kriterien zur Ertragsrealisation auf diese Geschäftsvorfälle gemeinsam angewendet. Werden zum Beispiel Kredit- und Leasingverträge des Finanzdienstleistungsbereichs unterhalb marktüblicher Zinssätze zur Verkaufsförderung von Absätzen im Bereich Neufahrzeuge abgeschlossen, werden die Umsatzerlöse um die Zinsvorteile gekürzt.

Bei langfristigen Entwicklungsaufträgen werden Erträge nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades erfasst.

Zinserträge und -aufwendungen werden bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sowie den verzinslichen als 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.

Rückstellungen für Gewährleistung werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet. Die Zinsaufwendungen, die für das Finanzdienstleistungsgeschäft anfallen, werden im Materialaufwand ausgewiesen.

### **Eventualschulden**

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

### **Kündigungsrechte von nicht beherrschenden Anteilseignern**

Sofern Kündigungsrechte für die nicht beherrschenden Anteilseigner bestehen, werden unterjährig auf die nicht beherrschenden Anteilseigner entfallende Anteile am Gesamtergebnis der Periode sowie Dividendenzahlungen an und Entnahmen durch nicht beherrschende Anteilseigner als Veränderung des Eigenkapitals dargestellt. Jeweils ausschließlich am Bilanzstichtag wird die Verbindlichkeit in Höhe der Abfindungsverpflichtung passiviert und der Unterschied zwischen der Verbindlichkeit aus dem Kündigungsrecht und dem anteiligen Eigenkapital des nicht beherrschenden Anteilseigners erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Auf temporäre Differenzen zwischen der IFRS Bilanz und der Steuerbilanz von Personengesellschaften werden Latente Steuern gebildet.

### **Schätzungen und Beurteilungen des Managements**

Zur Erstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Ermessensentscheidungen und Schätzungen notwendig, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen sowie Eventualforderungen und Eventualschulden auswirken. Dabei werden sämtliche aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt. Die wesentlichen Sachverhalte, die von Schätzungen betroffen sind, beziehen sich auf das at Equity-Ergebnis beeinflussende Größen wie z. B. beizulegende Zeitwerte aus Kaufpreisallokationen, Nutzungsdauern

und Abschreibungsmethoden auf Ebene des Beteiligungsunternehmens, die Ermittlung von Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarfen für die Beteiligungsbuchwerte von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die Bewertung von Derivativen Finanzinstrumenten, die Realisierbarkeit von Forderungen und die Bewertung von Rückstellungen und Eventualschulden. Die tatsächlich eintretenden Werte können im Einzelfall von den Schätzungen abweichen. Die Buchwerte der durch Schätzungen betroffenen Vermögenswerte und Schulden können den Aufgliederungen der einzelnen Bilanzpositionen entnommen werden.

Die wesentlichen Sachverhalte, die Ermessensentscheidungen betreffen, beziehen sich auf die Klassifikation von Teilkonzernen als aufgegebenen Geschäftsbereiche, die Klassifizierung von Finanzinstrumenten, die Festlegung des Zeitpunkts für die Aktivierung von Entwicklungskosten, die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating oder Finanzierungsleasingverträge, die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen hindeuten, sowie den Ansatz von Rückstellungen.

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

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

## Neue Rechnungslegungsvorschriften

### a) **Im Geschäftsjahr erstmals verpflichtend anzuwendende neue und überarbeitete Standards und Interpretationen**

Die nachfolgend dargestellten Standards wurden in Übereinstimmung mit den jeweiligen Übergangsvorschriften im Geschäftsjahr 2009/10 der Porsche SE erstmals angewendet:

#### IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ (rev. 2008) und IAS 27 „Konzern- und Einzelabschlüsse“ (rev. 2008)

IAS 27 (rev. 2008) sieht vor, dass der Erwerb bzw. die Veräußerung von Minderheiten ohne Verlust der Beherrschung erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wird. Hieraus ergeben sich keine Auswirkungen, da diese Bilanzierungs- und Bewertungsmethode im Porsche SE Konzern bereits vor erstmaliger Anwendung von IAS 27 (rev. 2008) im Porsche SE Konzern berücksichtigt wurde. Darüber hinaus wurden Regelungen zur Entkonsolidierung in IAS 27 (rev. 2008) aufgenommen. Zu Auswirkungen der Anwendung dieser Neuerung im Geschäftsjahr 2009/10 wird auf die im Abschnitt „Konsolidierungskreis“ enthaltenen Erläuterungen verwiesen.

#### Überarbeitung von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“

IAS 1 wurde im September 2007 in einer überarbeiteten Fassung veröffentlicht. Änderungen ergeben sich im Wesentlichen aus der getrennten Darstellung von Eigenkapitalveränderungen resultierend aus Transaktionen mit den Eignern und aus anderen Änderungen. Zudem wurden die Bezeichnungen einiger Abschlussbestandteile geändert. Die Neuerung führte zur erstmaligen Erstellung einer Gesamtergebnisrechnung als separatem Bestandteil des Abschlusses. Zudem wurde die im Rahmen der Erstkonsolidierung des Volkswagen Konzerns entstandene Neubewertungsrücklage in Höhe von 3.508 Mio. € in die direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträge umgegliedert. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst. Aufgrund der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns wurde die Neubewertungsrücklage im Berichtszeitraum in die angesammelten Gewinne umgegliedert.

#### Jährliches Änderungsverfahren I

Im Rahmen des jährlichen Änderungsverfahrens wurden am 22. Mai 2008 eine Reihe von Klarstellungen einzelner Standards verabschiedet. Die Auswirkungen dieser Neuerungen betreffen die Kapitalflussrechnung des Porsche SE Konzerns. Sie sind in Anhangangabe [13] dargestellt.

#### Änderungen von IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“ und IFRS 4 „Versicherungsverträge“

Die Änderungen sehen erweiterte Angaben zur Bewertung zum beizulegenden Zeitwert von Finanzinstrumenten und zu Liquiditätsrisiken vor und betreffen unter anderem die Einführung einer dreistufigen Bewertungshierarchie. Diese unterscheidet die beizulegenden Zeitwerte nach Art der in

die Bewertung einbezogenen Inputparameter und verdeutlicht, inwiefern beobachtbare Marktdaten bei der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts verfügbar sind. Des Weiteren sollen die Angaben zum Liquiditätsrisiko verbessert werden, indem der Umfang der in den Liquiditätsspiegel einzubeziehenden Verbindlichkeiten klargestellt wird. Zu den Auswirkungen dieser Neuerungen wird auf die Anhangangabe [31] verwiesen.

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

IFRIC 15 „Vereinbarung über die Errichtung von Immobilien“

IFRIC 15 regelt die Bilanzierung von Immobilienverkäufen, bei denen es vor Abschluss der Bauarbeiten zum Vertragsabschluss mit dem Erwerber kommt. Im Rahmen der Interpretation wird zunächst geklärt, unter welchen Voraussetzungen IAS 11 bzw. IAS 18 anzuwenden ist. Darüber hinaus wird geregelt, zu welchem Zeitpunkt die entsprechenden Umsatzerlöse zu realisieren und welche Anhangangaben zu machen sind.

IFRIC 16 „Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb“

IFRIC 16 beantwortet Zweifelsfragen in Verbindung mit der Absicherung eines ausländischen Geschäftsbetriebs, u.a.

- Was ist das zu sichernde Risiko?
- Wie hoch ist der maximal zu sichernde Betrag?
- Welches Unternehmen innerhalb des Konzerns darf das Sicherungsinstrument halten?
- Wie ist bei Abgang des ausländischen Geschäftsbetriebes buchhalterisch zu verfahren?

IFRIC 17 „Sachdividenden an Gesellschafter“

IFRIC 17 stellt klar, dass der Bewertungsunterschied bei der Ausschüttung von Sachdividenden an Gesellschafter zwischen dem Buchwert des betroffenen Vermögenswerts und dem beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam zu erfassen ist. Der Ansatz der Verpflichtung und die etwaigen Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des betroffenen Vermögenswerts sind im Eigenkapital zu erfassen.

IFRIC 18 „Übertragung von Vermögenswerten von Kunden“

IFRIC 18 regelt Vereinbarungen, in denen ein Unternehmen von einem Kunden Vermögenswerte erhält, die das Unternehmen dazu verwenden muss, den Kunden an ein Versorgungsnetz anzuschließen bzw. dem Kunden einen dauerhaften Zugang zur Versorgung mit Gütern oder Dienstleistungen zu gewähren. Die Interpretation nimmt insbesondere zu den Ansatzkriterien von Kundenbeiträgen und dem Zeitpunkt sowie Umfang der Ertragsrealisierung aus solchen Geschäftstransaktionen Stellung.

Änderung von IFRS 2 „Aktienbasierte Vergütungen“

Mit der Änderung wird klargestellt, dass Ausübungsbedingungen ausschließlich Dienstbestimmungen und Leistungsbestimmungen sind. Zudem sieht die Änderung vor, dass die Regelungen zur vorzeitigen Beendigung unabhängig davon gelten sollen, ob der anteilsbasierte Vergütungsplan vom Unternehmen oder einer anderen Partei beendet wird.

Änderung IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung - Geeignete Grundgeschäfte“

Diese Änderung konkretisiert, wie die in IAS 39 enthaltenen Prinzipien zur Abbildung von Sicherungen (Hedge Accounting) auf zwei konkrete Situationen anzuwenden sind. Angesprochen sind das einseitige Risiko in Bezug auf ein gesichertes Grundgeschäft (z. B. das Risiko von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme ober- oder unterhalb eines festgelegten Preises oder einer anderen Variable) und Inflation in einem finanziellen gesicherten Grundgeschäft.

IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung – Umgliederungen finanzieller Vermögenswerte – Zeitpunkt des Inkrafttretens und Übergangsvorschriften“

Diese Änderung sieht angepasste Übergangsregelungen in Bezug auf die Möglichkeit der Umgliederung von finanziellen Vermögenswerten vor.

Änderung IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“ und IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“

Die Änderung bezieht sich im Wesentlichen auf die Bedingungen für die Klassifizierung von kündbaren Instrumenten als Eigen- oder Fremdkapital.

Änderungen in IFRIC 9 „Neubeurteilung eingebetteter Derivate“ und IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“

Ein Unternehmen hat zu prüfen, ob ein in einen Basisvertrag eingebettetes Derivat von diesem zu trennen ist, wenn das gesamte hybride Finanzinstrument in Anwendung der Änderungen in IAS 39 vom Oktober 2008 aus der Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert umklassifiziert wird. Ist eine getrennte Bilanzierung des Derivats erforderlich, ist dessen beizulegender Zeitwert aber nicht verlässlich bestimmbar oder kann ein Unternehmen die Prüfung nicht durchführen, so muss das gesamte hybride Instrument in der Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente verbleiben.

Jährliches Änderungsverfahren II

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

ren sind aufgrund ihrer spezifischen Übergangsvorschriften teilweise im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2009/10 anzuwenden.

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

IFRS 9 „Finanzinstrumente“

IFRS 9 regelt die Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten neu, wonach es künftig für finanzielle Vermögenswerte nur noch die Bewertungskategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ und „zum Fair Value“ geben soll. Die Bestimmungen sind erstmals in Geschäftsjahren verpflichtend retrospektiv anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Die Porsche SE analysiert die hieraus resultierenden Effekte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. der Cashflows.

IAS 24 „Nahe stehende Personen und Unternehmen“ und IFRS 8 „Operative Segmente“

Der überarbeitete IAS 24 beinhaltet überarbeitete Definitionen für nahe stehende Unternehmen und für nahe stehende Personen und beseitigt Unstimmigkeiten diesbezüglich. Zudem werden Angabepflichten für Unternehmen, die staatlich kontrolliert oder bedeutend beeinflusst werden, in Bezug auf ihre Beziehungen zu anderen, vom selben Staat kontrollierten oder bedeutend beeinflussten Unternehmen, neu geregelt. Die Änderungen sind retrospektiv erstmals in Geschäftsjahren verpflichtend anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Diese Neuerungen haben voraussichtlich keine wesentlichen Effekte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. der Cashflows des Konzerns.

Jährliches Änderungsverfahren III

Das IASB hat am 6. Mai 2010 die "Verbesserungen an den IFRS 2008-2010" (Annual Improvements) veröffentlicht. Dieser Standard enthält die Änderung von sechs International Financial Reporting Standards (IFRSs) und einer Interpretation (IFRIC). Sofern im Einzelfall nichts anderes bestimmt ist, treten die Änderungen verpflichtend für Berichtsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Die Porsche SE untersucht die hieraus resultierenden Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Änderung von IFRIC 14 „IAS 19 – Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswerts, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung“

Die Änderung von IFRIC 14 ist in den seltenen Fällen relevant, in denen ein Unternehmen Mindestdotierungsverpflichtungen unterliegt und Beitragsvorauszahlungen leistet, um diese Mindestdotierungsverpflichtungen zu erfüllen. Die Änderung erlaubt den Unternehmen in diesen Fällen, den Vorteil aus einer solchen Vorauszahlung als Vermögenswert zu erfassen. Diese Neuerung ist erstmals in Geschäftsjahren verbindlich retrospektiv anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar

2011 beginnen und hat voraussichtlich keine wesentlichen Effekte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. der Cashflows des Konzerns.

#### IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“

Mit dieser Änderung wird klargestellt, wie bestimmte Bezugsrechte zu bilanzieren sind, wenn die emittierten Instrumente nicht auf die funktionale Währung des Emittenten lauten. Die Bestimmungen sind erstmals in Geschäftsjahren verpflichtend retrospektiv anzuwenden, die am oder nach dem 1. Februar 2010 beginnen. Sie haben voraussichtlich keine wesentlichen Effekte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. der Cashflows des Konzerns.

#### IFRIC 19 „Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente“

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

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

Diese Neuerung ist erstmals in Geschäftsjahren verbindlich retrospektiv anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen und hat voraussichtlich keine wesentlichen Effekte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage bzw. der Cashflows des Konzerns.

Darüber hinaus wurden bereits im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2008/09 weitere Neuerungen dargestellt, die auch im Geschäftsjahr 2009/10 noch nicht angewendet wurden.

Eine 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

Aufgrund der im Berichtszeitraum erfolgten Entkonsolidierungen des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns werden die beiden Konzerne als aufgegebene Geschäftsbereiche klassifiziert. Folglich werden in den nachfolgenden Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung die Ergebnisbeiträge beider Konzerne bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung (der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern folglich mit dem Zeitraum vom 1. August bis zum 7. Dezember 2009, der Volkswagen Konzern mit dem Zeitraum vom 1. Juli bis zum 3. Dezember 2009) in der Spalte „Aufgegebene Geschäftsbereiche“ ausgewiesen. In der Vergleichsperiode werden die Ergebnisbeiträge des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns für das gesamte Geschäftsjahr und des Volkswagen Konzerns ab dem Zeitpunkt seiner Erstkonsolidierung (folglich mit dem Zeitraum vom 5. Januar bis zum 30. Juni 2009) in den aufgegebenen Geschäftsbereichen ausgewiesen. Die Spalte „Umgliederung gem. IFRS 5“ enthält die Umgliederung der Ergebnisbeiträge der aufgegebenen Geschäftsbereiche in die Zeile „Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen“ in der Gewinn- und Verlustrechnung. Aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume, mit denen die aufgegebenen Geschäftsbereiche im Geschäftsjahr 2009/10 und in der Vergleichsperiode in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen wurden, ist eine Vergleichbarkeit nur eingeschränkt möglich.

In der Spalte „Fortgeführte Tätigkeiten“ sind die Ergebnisbeiträge der Porsche SE und ihrer verbleibenden Tochterunternehmen sowie das Ergebnis aus der Bilanzierung der Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG at Equity enthalten.

### [1] Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der aufgegebenen Geschäftsbereiche ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

Mio. €	Aufgegebene Geschäftsbereiche	
	2009/10	2008/09
<b>Tätigkeitsbereiche</b>		
Fahrzeuge	35.996	43.798
Teile und Zubehör	3.913	4.673
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	1.894	2.310
Vermiet- und Leasinggeschäft	2.853	4.185
Sonstige Umsatzerlöse	1.693	2.115
	<b>46.349</b>	<b>57.081</b>

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung in Anhangangabe [35] ersichtlich.

**[2] Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen**

Die in den aufgegebenen Geschäftsbereichen enthaltenen Anderen aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus der Aktivierung von Fahrzeugen und Entwicklungskosten.

**[3] Sonstige betriebliche Erträge**

Die Sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Fortgeführte Tätigkeiten	Aufgegebene Geschäfts- bereiche	Umgliederung gem. IFRS 5	Gesamt
<b>2009/10</b>				
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	12	-12	0
Erträge aus Aktienkursicherung	393	2.170	-2.170	393
Erträge aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	301	0	0	301
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	11	194	-194	11
Erträge aus Währungskursgewinnen	0	351	-351	0
Erträge aus Weiterberechnungen	0	490	-490	0
Erträge aus Vermietung und aus Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	0	38	-38	0
Übrige betriebliche Erträge	4	1.883	-1.883	4
	<b>709</b>	<b>5.138</b>	<b>-5.138</b>	<b>709</b>
<b>2008/09</b>				
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	36	-36	0
Erträge aus Aktienkursicherung	52.955	698	-698	52.955
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	2	522	-522	2
Erträge aus Währungskursgewinnen	0	1.325	-1.325	0
Erträge aus Weiterberechnungen	0	1.342	-1.342	0
Erträge aus Vermietung und aus Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	0	58	-58	0
Übrige betriebliche Erträge	0	3.277	-3.277	0
	<b>52.957</b>	<b>7.258</b>	<b>-7.258</b>	<b>52.957</b>

Die Erträge aus Aktienkursicherung resultieren aus Aktienoptionsgeschäften, die auf Barausgleich gerichtet sind und die in der Vergangenheit der Absicherung des Aufbaus der Beteiligung an der Volkswagen AG dienten. In der Berichtsperiode wurde diese Strategie nicht weiter verfolgt. In der Vergleichsperiode beinhaltet diese Position zudem Erträge aus Aktientermingeschäften.

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

#### [4] **Materialaufwand**

Der Materialaufwand der angegebenen Geschäftsbereiche setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Aufgegebene Geschäftsbereiche	
	2009/10	2008/09
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	25.299	31.100
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.190	2.681
	<b>26.489</b>	<b>33.781</b>

**[5] Personalaufwand**

Mio. €	Fortgeführte Tätigkeiten	Aufgegebene Geschäfts- bereiche	Umgliederung gem. IFRS 5	Gesamt
<b>2009/10</b>				
Löhne und Gehälter	16	5.836	-5.836	16
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1	1.292	-1.292	1
	<b>17</b>	<b>7.128</b>	<b>- 7.128</b>	<b>17</b>
<b>Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt</b>				
Leistungslöhner	0	73.292	-	73.292
Indirekter Bereich	40	70.588	-	70.628
Sonstige	6	4.273	-	4.279
	<b>46</b>	<b>148.153</b>	<b>-</b>	<b>148.199</b>
<b>2008/09</b>				
Löhne und Gehälter	74	7.405	-7.405	74
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	0	1.559	-1.559	0
	<b>74</b>	<b>8.964</b>	<b>- 8.964</b>	<b>74</b>
<b>Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt</b>				
Leistungslöhner	0	86.379	-	86.379
Indirekter Bereich	37	92.255	-	92.292
Sonstige	3	4.504	-	4.507
	<b>40</b>	<b>183.138</b>	<b>-</b>	<b>183.178</b>

## [6] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Fortgeführte Tätigkeiten	Aufgegebene Geschäfts- bereiche	Umgliederung gem. IFRS 5	Gesamt
<b>2009/10</b>				
Aufwendungen aus Aktienkurssicherung	408	28	- 28	408
Aufwand aus der Marktbewertung von Aktienoptionen	1	0	0	1
Aufwand aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	395	0	0	395
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	510	- 510	0
Aufwendungen aus Währungskursverlusten	0	489	- 489	0
Aufwendungen für Werbung	1	1.347	- 1.347	1
Aufwendungen für Vertriebs- und Verwaltungskosten	1	1.433	- 1.433	1
Aufwendungen für Reparaturen und Instandhaltung	0	669	- 669	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	150	9.173	- 9.173	150
	<b>956</b>	<b>13.649</b>	<b>- 13.649</b>	<b>956</b>
<b>2008/09</b>				
Aufwendungen aus Aktienkurssicherung	45.112	720	- 720	45.112
Aufwand aus der Marktbewertung von Aktienoptionen	10.283	0	0	10.283
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	706	- 706	0
Aufwand aus Weiterberechnungen	0	69	- 69	0
Aufwendungen aus Währungskursverlusten	1	1.226	- 1.226	1
Aufwendungen für Werbung	0	1.465	- 1.465	0
Aufwendungen für Vertriebs- und Verwaltungskosten	1	2.059	- 2.059	1
Aufwendungen für Reparaturen und Instandhaltung	0	867	- 867	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	38	8.311	- 8.311	38
	<b>55.435</b>	<b>15.423</b>	<b>- 15.423</b>	<b>55.435</b>

Die Aufwendungen aus Aktienkurssicherung resultieren insbesondere aus Aktienoptionsgeschäften, die auf Barausgleich gerichtet sind und die in der Vergangenheit der Absicherung des Aufbaus der Beteiligung an der Volkswagen AG dienen. In der Berichtsperiode wurde diese Strategie nicht weiter verfolgt. Aufgrund der im Vorjahr zeitnah zum Bilanzstichtag erfolgten Veräußerung wesentlicher Umfänge der Aktienoptionen wurden die Optionen zum 31. Juli 2009 zu ihrem Veräußerungspreis als bestem Indikator für den beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die ergebniswirksame Abwertung von finanziellen Vermögenswerten sowie die Erfassung von finanziellen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Aktienoptionen werden als Aufwand aus der Marktbewertung von Aktienoptionen ausgewiesen.

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

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen aus Derivativen Finanzinstrumenten. In den fortgeführten Tätigkeiten enthält dieser Posten hauptsächlich Rechts- und Beratungskosten.

## [7] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen aus fortgeführten Tätigkeiten enthält im Geschäftsjahr 2009/10 das Ergebnis aus den Beteiligungen der Porsche SE an der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH ab dem Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung. Da die für Zwecke der Einbeziehung at Equity durchzuführenden Kaufpreisallokationen für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern sowie den Volkswagen Konzern zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses noch nicht abgeschlossen waren, wurden die der Porsche SE zuzurechnenden Ergebnisse aus den Beteiligungen an diesen Unternehmen auf vorläufiger Basis ermittelt.

Der in der Vergleichsperiode in den fortgeführten Tätigkeiten ausgewiesene Betrag betrifft das Ergebnis aus der Beteiligung an der Volkswagen AG für den Zeitraum vom 1. Juli 2008 bis zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung im Wege der Vollkonsolidierung am 5. Januar 2009.

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

Mio. €	Fortgeführte Tätigkeiten	Aufgegebene Geschäfts- bereiche	Umgliederung gem. IFRS 5	Gesamt
<b>2009/10</b>				
Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung	7.841	0	0	7.841
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokation	997	371	- 371	997
Effekte aus der vorläufigen Kaufpreisallokation	- 606	0	0	- 606
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung	391	371	- 371	391
Verwässerungseffekt aus der Kapitalerhöhung	- 1.440	0	0	- 1.440
	<b>6.792</b>	<b>371</b>	<b>- 371</b>	<b>6.792</b>
<b>2008/09</b>				
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokation	448	336	- 336	448
Effekte aus der Kaufpreisallokation	- 48	0	0	- 48
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung	400	336	- 336	400
	<b>400</b>	<b>336</b>	<b>- 336</b>	<b>400</b>

Der Ertrag aus der erstmaligen Equity-Bewertung resultiert aus der Differenz zwischen dem anteiligen Neubewerteten Eigenkapital des Volkswagen Konzerns unter Berücksichtigung der Effekte der erneut durchgeführten Kaufpreisallokation und dem niedrigeren beizulegenden Zeitwert der gehaltenen Aktien zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung at Equity und ist im Wesentlichen dadurch begründet, dass die Fundamentaldaten der Volkswagen AG, die in die Kaufpreisallokation einfließen, nicht vollständig in den Aktienkursen der Volkswagen AG reflektiert sind. Der Aufwand aus dem Verwässerungseffekt aus der Kapitalerhöhung resultiert aus der bei der Volkswagen AG im März 2010 durchgeführten Kapitalerhöhung, an der die Porsche SE nicht teilgenommen hat.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen aus fortgeführten Tätigkeiten setzt sich aus einem Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 30 Mio. € sowie an der Volkswagen AG in Höhe von 6.762 Mio. € zusammen.

## [8] Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	Fortgeführte Tätigkeiten	Aufgegebene Geschäfts- bereiche	Umgliederung gem. IFRS 5	Gesamt
<b>2009/10</b>				
Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	0	298	- 298	0
Zinsen aus der Aufzinsung von Sonstigen Rückstellungen	0	111	- 111	0
Aufzinsung von Rückstellungen	0	409	- 409	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	800	529	- 529	800
	<b>800</b>	<b>938</b>	<b>- 938</b>	<b>800</b>
<b>2008/09</b>				
Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	0	397	- 397	0
Zinsen aus der Aufzinsung von Sonstigen Rückstellungen	0	247	- 247	0
Aufzinsung von Rückstellungen	0	644	- 644	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	557	853	- 853	557
	<b>557</b>	<b>1.497</b>	<b>- 1.497</b>	<b>557</b>

Die Sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen enthalten die nach der Effektivzinsmethode ermittelten Gesamtzinsaufwendungen aus der Finanzierungstätigkeit. In den Finanzierungsaufwendungen der fortgeführten Tätigkeiten sind Zinsaufwendungen in Höhe von 758 Mio. € (Vorjahr: 517 Mio. €) aus Finanzinstrumenten enthalten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Die Sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen der fortgeführten Tätigkeiten enthalten in der Berichtsperiode darüber hinaus Aufwendungen für sonstige Gebühren, die nicht in die Berechnung nach der Effektivzinsmethode einbezogen werden, in Höhe von 3 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

**[9] Übriges Finanzergebnis**

Mio. €	Fortgeführte Tätigkeiten	Aufgegebene Geschäfts- bereiche	Umgliederung gem. IFRS 5	Gesamt
<b>2009/10</b>				
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	0	- 19	19	0
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	0	- 6	6	0
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	0	300	- 300	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	127	296	- 296	127
	<b>127</b>	<b>571</b>	<b>- 571</b>	<b>127</b>
<b>2008/09</b>				
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0	5	- 5	0
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	0	- 6	6	0
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	0	45	- 45	0
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	0	- 25	25	0
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	0	- 76	76	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	150	477	- 477	150
	<b>150</b>	<b>420</b>	<b>- 420</b>	<b>150</b>

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge der fortgeführten Tätigkeiten stellen die nach der Effektivzinsmethode ermittelten Gesamtzinserträge der finanziellen Vermögenswerte dar und resultieren im Wesentlichen aus Festgeldanlagen und Darlehen. Im Übrigen Finanzergebnis der fortgeführten Tätigkeiten sind Zinserträge in Höhe von 123 Mio. € (Vorjahr: 106 Mio. €) enthalten, welche aus Finanzinstrumenten resultieren, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

## [10] Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand (+) und -ertrag (-) setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Fortgeführte Tätigkeiten	Aufgegebene Geschäfts- bereiche	Umgliederung gem. IFRS 5	Gesamt
<b>2009/10</b>				
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Inland	0	452	- 452	0
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Ausland	3	215	- 215	3
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag	3	667	- 667	3
davon periodenfremde Erträge/Aufwendungen	0	0	0	0
Latenter Steueraufwand/-ertrag Inland	111	- 207	207	111
Latenter Steueraufwand/-ertrag Ausland	0	- 243	243	0
Latente Steuern	111	- 450	450	111
<b>Ertragsteuern</b>	<b>114</b>	<b>217</b>	<b>- 217</b>	<b>114</b>
<b>2008/09</b>				
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Inland	170	701	- 701	170
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Ausland	6	311	- 311	6
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag	176	1.012	- 1.012	176
davon periodenfremde Erträge/Aufwendungen	600	- 21	21	600
Latenter Steueraufwand/-ertrag Inland	- 390	- 1.268	1.268	- 390
Latenter Steueraufwand/-ertrag Ausland	0	- 357	357	0
Latente Steuern	- 390	- 1.625	1.625	- 390
<b>Ertragsteuern</b>	<b>- 214</b>	<b>- 613</b>	<b>613</b>	<b>- 214</b>

Nach dem Unternehmensteuerreformgesetz 2008 beträgt der Gesamtsteuersatz für die Inlandsgesellschaften der fortgeführten Tätigkeiten 30 % (Vorjahr: 30 % in den fortgeführten Tätigkeiten). Der angewendete Steuersatz für die in den fortgeführten Tätigkeiten verbleibende Auslandsgesellschaft beträgt 12,5 % (Vorjahr: 12,5 % für diese Gesellschaft). In beiden Berichtsperioden ergaben sich keine Steuersatzänderungen.

Sowohl beim tatsächlichen als auch beim latenten Steueraufwand ergab sich in beiden Berichtsperioden in den fortgeführten Tätigkeiten keine Minderung aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften.

Zuschreibungen und Abschreibungen auf Latente Steuern wurden in den fortgeführten Tätigkeiten in beiden Berichtsperioden nicht vorgenommen.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge der fortgeführten Tätigkeiten, für die keine Aktiven Latenten Steuern erfasst wurden, bestanden in Höhe von 2.926 Mio. € (Vorjahr: 3.963 Mio. €, davon fortgeführte Tätigkeiten: 955 Mio. €). Verlustvorträge in Höhe von 2.926 Mio. € (Vorjahr: 1.343 Mio. €, davon fortgeführte Tätigkeiten: 955 Mio. €) sind innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden. Ferner bestanden im Vorjahr steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.533 Mio. €

(davon fortgeführte Tätigkeiten: 0 Mio. €), die innerhalb eines Zeitraums von 15 bis 20 Jahren genutzt werden konnten. Im Vorjahr bestanden Verlustvorräte in Höhe von 1.087 Mio. € (davon fortgeführte Tätigkeiten: 0 Mio. €), welche zeitlich unbegrenzt nutzbar waren.

In den fortgeführten Tätigkeiten liegen in beiden Berichtsperioden keine Steuergutschriften vor. Für Steuergutschriften der aufgegebenen Geschäftsbereiche wurden im Vorjahr 143 Mio. € in der Bilanz keine latenten Steueransprüche erfasst. Von diesen Steuergutschriften waren im Vorjahr 27 Mio. € innerhalb der nächsten zehn Jahre und 116 Mio. € innerhalb eines Zeitraums von 10 bis 15 Jahren zu verwenden.

In den fortgeführten Tätigkeiten gab es im Berichtsjahr abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 57 Mio. €, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden. Im Vorjahr bestanden bisher noch nicht genutzte abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 1.373 Mio. € (davon fortgeführte Tätigkeiten: 1.369 Mio. €), für die keine latenten Steueransprüche angesetzt wurden. Von diesen abzugsfähigen temporären Differenzen wurden im Vorjahr 4 Mio. € (davon fortgeführte Tätigkeiten: 0 Mio. €) als unbegrenzt nutzbar eingeschätzt, während 1.369 Mio. € (davon fortgeführte Tätigkeiten: 1.369 Mio. €) innerhalb der nächsten 10 Jahre zu verwenden waren.

Auf steuerliche Verlustvorräte waren in beiden Berichtsjahren in den fortgeführten Tätigkeiten keine latenten Steuern zu bilden. In den aufgegebenen Geschäftsbereichen wurde im Vorjahr eine aktive latente Steuer auf steuerliche Verlustvorräte in Höhe von 913 Mio. € aktiviert. Im Vorjahr wurden für temporäre Differenzen auf einbehaltene Gewinne bei Tochterunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 34 Mio. € (davon fortgeführte Tätigkeiten: 0 Mio. €) keine latenten Steuern angesetzt, da diese Gewinne vorrangig zum weiteren Ausbau der Geschäftstätigkeit an den einzelnen Standorten eingesetzt werden sollten.

Im Vorjahr hing die Realisation eines latenten Steueranspruchs in Höhe von 249 Mio. € (davon fortgeführte Tätigkeiten: 0 Mio. €) von zukünftigen zu versteuernden Ergebnissen ab, die aufgrund der letztjährigen Steuerplanung voraussichtlich realisiert werden konnten.

Die Unterschiede zwischen dem aufgrund des rechnerischen Konzern-Steuersatzes von 30 % (Vorjahr: 30 %) erwarteten Ertragsteueraufwand der fortgeführten Tätigkeiten und dem tatsächlich ausgewiesenen Ertragsteueraufwand der fortgeführten Tätigkeiten können der nachfolgenden Überleitungsrechnung entnommen werden.

Mio. €	2009/10	2008/09
Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten	5.855	-2.559
Konzernsteuersatz	30 %	30 %
<b>Erwarteter Ertragsteueraufwand</b>	<b>1.757</b>	<b>- 768</b>
Steuersatzbedingte Abweichungen	-5	0
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-1.822	-770
Ansatz und Bewertung Latente Steuern	173	721
Aperiodische Effekte	11	603
<b>Ausgewiesener Ertragsteueraufwand</b>	<b>114</b>	<b>- 214</b>

Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung Latente Steuern“ enthält im Wesentlichen nicht angesetzte Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge sowie abzugsfähige temporäre Differenzen. Die Position „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Berichtsjahr im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung des Ergebnisses aus at Equity bilanzierten Anteilen.

Die Aktiven und Passiven Latenten Steuern auf Ebene der einzelnen Bilanzposten werden in der folgenden Übersicht dargestellt.

Mio. €	Aktive Latente Steuern			Passive Latente Steuern		
	31.7.2010	31.7.2009		31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten			davon fortgeführte Tätigkeiten
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	0	4.273	0	0	10.496	0
Langfristige Finanzanlagen	0	933	0	0	9	0
Vorräte	0	298	0	0	412	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inkl. Finanzdienstleistungsbereich)	0	646	0	0	5.713	0
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	0	76	0	0	59	0
Steuerliche Verlustvorträge	0	913	0	0	0	0
Pensionsrückstellungen	0	1.134	0	0	10	0
Sonstige Rückstellungen	0	2.730	0	0	296	0
Verbindlichkeiten	0	1.691	111	0	1.304	0
Wertberichtigung auf Aktive latente Steuern	0	-7	0	0	0	0
Wertaufholung auf Aktive latente Steuern	0	0	0	0	0	0
Bruttowert	0	12.687	111	0	18.299	0
Saldierung	0	-11.352	0	0	-11.352	0
Konsolidierung	0	308	0	0	-111	0
Bestand laut Konzernbilanz	0	1.643	111	0	6.836	0

Für langfristige Finanzanlagen wurden im Vorjahr Aktive Latente Steuern in Höhe von 30 Mio. € (davon fortgeführte Tätigkeiten: 0 Mio. €) direkt im Eigenkapital erfasst. Für in den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten enthaltene Derivate wurden in der Vergleichsperiode Aktive Latente Steuern in Höhe von 162 Mio. € (davon fortgeführte Tätigkeiten: 0 Mio. €) und für Sonstige kurzfristige Vermögenswerte Aktive Latente Steuern in Höhe von 12 Mio. € (davon fortgeführte Tätigkeiten: 0 Mio. €) direkt im Eigenkapital erfasst.

**[11] Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner**

Der Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner, der auf die Inhaber des Hybridkapitals entfällt, beträgt 39 Mio. € (Vorjahr: 103 Mio. €).

Der Ergebnisanteil sonstiger nicht beherrschender Anteilseigner in Höhe von – 114 Mio. € (Vorjahr: – 1.142 Mio. €) entfällt im Wesentlichen auf konzernfremde Anteilseigner der Volkswagen AG, der AUDI AG und der Scania AB.

## [12] Ergebnis je Aktie

Aufgrund der Klassifikation des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns als aufgegebenen Geschäftsbereiche hat sich das Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten der Vergleichsperiode geändert. Die Berechnungen des Vorjahres wurden entsprechend angepasst.

		2009/10	2008/09 <sup>1</sup>
<b>Fortgeführte Tätigkeiten</b>			
Ergebnis nach Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten	Mio. €	5.741	- 2.345
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	Mio. €	23	48
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Andere	Mio. €	0	0
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	5.718	- 2.393
Ergebnisanteil Stammaktien (unverwässert)	Mio. €	2.858,7	- 1.197
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (unverwässert)	Mio. €	2.859,3	- 1.196
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert)	Mio. €	2.858,7	- 1.197
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert)	Mio. €	2.859,3	- 1.196
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	87.500.000	87.500.000
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	87.500.000	87.500.000
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (unverwässert)	€	32,67	- 13,68
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (unverwässert)	€	32,68	- 13,67
Ergebnis je Stammaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (verwässert)	€	32,67	- 13,68
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortgeführten Tätigkeiten (verwässert)	€	32,68	- 13,67
<b>Aufgegebene Geschäftsbereiche</b>			
Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	Mio. €	- 6.195	- 1.218
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	Mio. €	16	55
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Andere	Mio. €	- 114	- 1.142
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	- 6.097	- 131
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert und unverwässert)	Mio. €	- 3.048,5	- 66
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert und unverwässert)	Mio. €	- 3.048,5	- 66
Ergebnis je Stammaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	€	- 34,84	- 0,75
Ergebnis je Vorzugsaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	€	- 34,84	- 0,75

<sup>1</sup> angepasst

Das Ergebnis je Aktie wird aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE durch die Anzahl der im Geschäftsjahr insgesamt ausgegebenen Aktien ermittelt. Im Geschäftsjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

### **[13] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung**

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich der Finanzmittelbestand des Porsche SE Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und Mittelabflüsse verändert hat. Hierzu werden die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung nach laufender Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit (einschließlich Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingelder) sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt.

Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt. Der Mittelzu- und Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit umfasst neben Zu- und Abgängen bei den Sach- und Finanzanlagen, den Immateriellen Vermögenswerten und den Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien auch Zahlungsmittelzu- und -abgänge aufgrund von Veränderungen des Konsolidierungskreises. Ferner werden Ein- und Auszahlungen aus dem Erwerb und der Veräußerung von auf Barausgleich gerichteten und in der Vergleichsperiode zur Aktienkursicherung sowie sonstigen Zwecken eingesetzten Aktienoptionen im Investitionsbereich dargestellt. Ebenfalls werden hier die Veränderungen der Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingelder ausgewiesen.

Die Kapitalflussrechnung des Geschäftsjahres 2009/10 ist durch die Einbeziehung des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bis zu deren Entkonsolidierung maßgeblich beeinflusst. Insbesondere der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit ist durch die operative Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Geschäftsbereiche geprägt. Die im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangenen Finanzmittelbestände werden im Investitionsbereich ausgewiesen. Hiervon entfallen auf den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern 343 Mio. € und auf den Volkswagen Konzern 22.877 Mio. €.

Auch die Kapitalflussrechnung des Geschäftsjahres 2008/09 war durch die erstmalige Einbeziehung des Volkswagen Konzerns und die dort seit dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung erwirtschafteten Zahlungsmittel sowie durch den zugegangenen Finanzmittelbestand positiv beeinflusst. Die Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen abzüglich erhaltener Finanzmittelbestände des Vorjahres betreffen im Wesentlichen die Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an der Volkswagen AG in Höhe von insgesamt 15.734 Mio. €, vermindert um die in Folge dieses Erwerbs zugehenden Finanzmittelbeständen des Volkswagen Konzerns in Höhe von 9.443 Mio. €. Von den im Vorjahr ausgewiesenen Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an der Volkswagen AG entfielen 13.174 Mio. € auf Anteile, die im Vorjahr vor dem Erstkonsolidierungszeitpunkt erworben wurden.

Im Zahlungsmittelzu- und -abfluss aus Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen, aus der Tilgung von Krediten, Anleihen und Schuldverschreibungen, an nicht beherrschende Anteilseigner und Hybridkapitalgeber auch die Zahlungsmittelzuflüsse aus der Aufnahme von Krediten, Anleihen und Schuldverschreibungen sowie die Veränderung der Sonstigen Finanzschulden ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2009/10 werden die Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten getrennt von den Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten dargestellt. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

Die Position „Einzahlungen aus sonstigen Finanzschulden“ beinhaltet im Wesentlichen die von der Porsche Zwischenholding GmbH an die Porsche SE in Form eines Darlehens weitergereichte Bareinlage in Höhe von 3,9 Mrd. €, die die Volkswagen AG im Zuge der Kapitalerhöhung an der Porsche Zwischenholding GmbH erbracht hatte.

Demgegenüber wird, ausgehend vom Ergebnis nach Steuern, der Mittelzu- und -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen, das sind im Wesentlichen Abschreibungen, die Veränderungen der Rückstellungen sowie sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt.

Der in Folge des im Mai 2008 verabschiedeten jährlichen Projekts zur Verbesserung der Standards geänderte IAS 7 sieht die Zuordnung der Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Veränderung des Vermietvermögens zum Mittelzu- und -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit vor. In diesem Zusammenhang wurden die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ebenfalls in den Mittelzu- und -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit umgegliedert, um eine einheitliche Darstellung der Finanzierungs- und Leasingtransaktionen in der Konzern-Kapitalflussrechnung zu gewährleisten. Die Vergleichsperiode wurde angepasst. Aus diesen im Geschäftsjahr 2009/10 vorgenommenen Änderungen resultierte ein gegenüber der Darstellung im Konzernabschluss 2008/09 um 1.719 Mio. € geringerer Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit. Der Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich entsprechend um 1.719 Mio. €.

Darüber hinaus werden Gewinne und Verluste aus dem Abgang von Aktienoptionen sowie zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge aus der Marktbewertung von Aktienoptionen zur Erhöhung der Transparenz innerhalb des Mittelzu- und -abflusses aus laufender Geschäftstätigkeit in separaten Positionen dargestellt. In den sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen sind insbesondere die Entkonsolidierungsergebnisse (inklusive der in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommenen, direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträge für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und den Volkswagen Konzern), der Ertrag aus der erstmaligen Einbeziehung des Volkswagen Konzerns at Equity, der Verwässerungseffekt aus der Kapitalerhöhung bei der Volkswagen AG sowie die Aufwendungen und Erträge aus der laufenden Wertfortschreibung der at Equity bilanzierten Anteile enthalten.

Im Mittelzufluss/ -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

Mio. €	2009/10		2008/09
		davon fortgeführte Tätigkeiten	
Gezahlte Zinsen	- 1.431	- 606	- 2.916
Erhaltene Zinsen	1.157	123	2.766
Erhaltene Dividenden aus nicht konsolidierten Tochterunternehmen	1	0	12

Die Veränderungen der Bilanzpositionen, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, werden um nicht zahlungswirksame Effekte aus der Währungsumrechnung

angepasst. Aus diesem Grund sind die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen mit den entsprechenden Werten aus der veröffentlichten Konzernbilanz nicht unmittelbar abstimmbare.

Die Überleitung der Flüssigen Mittel laut Bilanz zum Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2009/10	2008/09
Flüssige Mittel	898	25.036
– Termingeldanlagen	– 316	– 1.261
– Flüssige Mittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen	– 45	– 1.750
<b>Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung</b>	<b>537</b>	<b>22.025</b>

Der Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung enthält grundsätzlich Flüssige Mittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer Restlaufzeit von bis zu drei Monaten. Die Flüssigen Mittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, wurden als Sicherheit im Zusammenhang mit den auf Barausgleich gerichteten und in der Vergleichsperiode zur Aktienkurssicherung und sonstigen Zwecken eingesetzten Aktienoptionsgeschäften hinterlegt und sind aus diesem Grund nicht im Finanzmittelbestand enthalten. Die Veränderungen der verfügbaren beschränkten Flüssigen Mittel werden in der Kapitalflussrechnung korrespondierend zu den Zahlungsströmen aus diesen Aktienoptionen im Mittelzu- und -abfluss aus Investitionstätigkeit dargestellt.

Bei den Termingeldanlagen handelt es sich um kurzfristige Anlagen mit einer Restlaufzeit von mehr als drei Monaten.

## **Erläuterungen zur Konzernbilanz**

### **[14] Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte**

Die Buchwerte der Marken wurden bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Seat, Škoda und Scania zugeordnet. Die wesentlichen Markenwerte entfielen dabei auf die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Volkswagen Pkw (4.829 Mio. €) und Audi (3.734 Mio. €). Ein Wertminderungsbedarf für die aktivierten Markenwerte ergab sich, ebenso wie für die Geschäfts- oder Firmenwerte, nicht.



## [15] Entwicklung der Sachanlagen

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
Stand am 1.8.2008	986	550	2.349	388	4.273
Zugänge aus Erstkonsolidierung	11.886	8.184	6.945	2.979	29.994
Zugänge	150	393	1.166	1.493	3.202
Währungsdifferenzen	129	190	73	28	420
Umbuchungen	294	388	699	-1.252	129
Abgänge	24	68	154	37	283
<b>Stand am 31.7.2009</b>	<b>13.421</b>	<b>9.637</b>	<b>11.078</b>	<b>3.599</b>	<b>37.735</b>
<b>Abschreibungen</b>					
Stand am 1.8.2008	327	398	1.880	0	2.605
Zugänge	367	1.184	1.446	0	2.997
Währungsdifferenzen	-3	48	15	0	60
Zugänge außerplanmäßig	0	1	34	0	35
Umbuchungen	0	3	24	0	27
Abgänge	21	29	74	0	124
Zuschreibungen	0	1	0	0	1
<b>Stand am 31.7.2009</b>	<b>670</b>	<b>1.604</b>	<b>3.325</b>	<b>0</b>	<b>5.599</b>
davon fortgeführte Tätigkeiten	0	0	0	0	0
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
Stand am 1.8.2009	13.421	9.637	11.078	3.599	37.735
Zugänge aus Erstkonsolidierung	91	1	1	5	98
Zugänge	244	631	762	879	2.516
Währungsdifferenzen	19	2	-45	-29	-53
Umbuchungen	329	409	272	-1.013	-3
Abgänge aus Entkonsolidierung	14.095	10.659	11.935	3.435	40.124
Sonstige Abgänge	9	21	133	6	169
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Abschreibungen</b>					
Stand am 1.8.2009	670	1.604	3.325	0	5.599
Zugänge	292	967	1.203	14	2.476
Währungsdifferenzen	6	-12	-28	-1	-35
Zugänge außerplanmäßig	0	1	50	0	51
Umbuchungen	0	0	0	0	0
Zuschreibungen	0	0	6	2	8
Abgänge aus Entkonsolidierung	967	2.548	4.467	8	7.990
Sonstige Abgänge	1	12	77	3	93
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Restbuchwert zum 31.7.2009	12.751	8.033	7.753	3.599	32.136
<b>Restbuchwert zum 31.7.2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 108 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen der aufgegebenen Geschäftsbereiche abgesetzt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Subventionen für den Erwerb von Grundstücken und Investitionsgütern.

Zum Bilanzstichtag liegen auf Ebene der fortgeführten Tätigkeiten keine Vermögenswerte vor, die auf der Basis von Finanzierungsleasing-Verträgen geleast werden. Die Buchwerte der mittels Finanzierungsleasing-Verträgen geleasteten Gebäude der aufgegebenen Geschäftsbereiche betragen im Vorjahr 180 Mio. €, die Buchwerte der auf diese Weise geleasteten Anlagen der aufgegebenen Geschäftsbereiche im Vorjahr 18 Mio. €. Es bestanden überwiegend Kaufoptionen, deren Ausübung vorgesehen war. Die Zinssätze, die den Verträgen zugrunde lagen, variierten im Vorjahr je nach Markt und Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen 2,9 % und 13,6 %.

Die zum 31. Juli 2009 zukünftig fälligen Leasingzahlungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	Aufgegebene Geschäftsbereiche			Gesamt
	innerhalb 1 Jahr	1 Jahr – 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
Leasingzahlungen	30	99	105	234
Zinsanteile	7	17	3	27
<b>Buchwert/Barwert</b>	<b>23</b>	<b>82</b>	<b>102</b>	<b>207</b>

**[16] Entwicklung der at Equity bewerteten Anteile und der übrigen Finanzanlagen**

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Übrige Finanzanlagen	Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
Stand am 1.8.2008	8.130	64	8.194
Zugänge aus Erstkonsolidierung	8.261	583	8.844
Zugänge	14.577	64	14.641
Veränderung aus at Equity-Bewertung	-166	0	-166
Währungsdifferenzen	-51	-1	-52
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge	22.598	30	22.628
<b>Stand am 31.7.2009</b>	<b>8.153</b>	<b>680</b>	<b>8.833</b>
<b>Abschreibungen</b>			
Stand am 1.8.2008	0	0	0
Zugänge	0	0	0
Währungsdifferenzen	0	0	0
Zugänge außerplanmäßig	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Zuschreibungen	0	0	0
<b>Stand am 31.7.2009</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
davon fortgeführte Tätigkeiten	0	0	0
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
Stand am 1.8.2009	8.153	680	8.833
Zugänge aus Erstkonsolidierung	0	0	0
Zugänge	15.944	30	15.974
Veränderung aus at Equity-Bewertung	7.003	0	7.003
Währungsdifferenzen	-32	-5	-37
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge aus Entkonsolidierung	8.361	562	8.923
Sonstige Abgänge	0	143	143
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>22.707</b>	<b>0</b>	<b>22.707</b>
<b>Abschreibungen</b>			
Stand am 1.8.2009	0	0	0
Zugänge	0	0	0
Währungsdifferenzen	0	0	0
Zugänge außerplanmäßig	0	1	1
Umbuchungen	0	0	0
Zuschreibungen	0	0	0
Abgänge aus Entkonsolidierung	0	1	1
Sonstige Abgänge	0	0	0
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Restbuchwert zum 31.7.2009	8.153	680	8.833
<b>Restbuchwert zum 31.7.2010</b>	<b>22.707</b>	<b>0</b>	<b>22.707</b>

Die Zugänge bei den at Equity bewerteten Anteilen resultieren im Wesentlichen aus den Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH. Als Beteiligungsbuchwert für die erstmalige Einbeziehung der Beteiligung an der Volkswagen AG nach der Equity-Methode wurde der Börsenwert der Beteiligung zum Entkonsolidierungszeitpunkt zugrunde gelegt. Der für die erstmalige Einbeziehung der Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH nach der Equity-Methode maßgebliche Beteiligungsbuchwert ergibt sich aus einem für Zwecke der Kapitalerhöhung bei der Porsche Zwischenholding GmbH ermittelten Unternehmenswert. Dieser wurde anhand eines Ertragswertverfahrens ermittelt.

Die at Equity bewerteten Beteiligungen setzen sich zusammen aus einem Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 19.086 Mio. € und einem Buchwert für die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 3.621 Mio. €.

Sämtliche von der Porsche SE an der Volkswagen AG gehaltenen Stamm- und Vorzugsaktien wurden für passivierte Schulden und sonstige Verpflichtungen der Porsche SE bis zu deren Begleichung oder sonstigem Entfall verpfändet. Ohne vorherige schriftliche Zustimmung eines Sicherheitentreuhänders ist eine Veräußerung von Stamm- und Vorzugsaktien vor der teilweisen Rückführung der erstrangig gesicherten Verbindlichkeiten nicht zulässig. Die Porsche SE kann indes weiterhin ihre Stimmrechte ausüben und ist, vorbehaltlich abweichender Weisung eines Pfandgläubigers, weiterhin berechtigt, über Dividenden aus den Stamm- und Vorzugsaktien frei zu verfügen. Darüber hinaus kann die Porsche SE mit den Aktien in Zusammenhang stehende Bezugsrechte veräußern.

Die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde an einen Treuhänder sicherungsübereignet. Der Treuhänder hält die Beteiligung treuhänderisch für die Porsche SE und als Sicherheit für die die Porsche SE finanzierenden Banken. Die Porsche SE ist weiterhin wirtschaftlicher Eigentümer, übt die Stimmrechte aus und erhält die Gewinnausschüttungen. Die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde zur Besicherung von Finanzschulden ebenfalls verpfändet. Das Pfandrecht kann, bevor die Volkswagen AG die Möglichkeit hatte, die Beteiligung zu der im Rahmen der Put-Option vereinbarten Gegenleistung von 3,9 Mrd. € zu erwerben, nicht vollstreckt werden.

Im Buchwert der at Equity bilanzierten Anteile des Vorjahres sind Anteile an Gemeinschaftsunternehmen der aufgegebenen Geschäftsbereiche in Höhe von 5.738 Mio. € enthalten.

**[17] Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte, der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowie des gesamten Anlagevermögens**

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Anlagevermögen Gesamt
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
Stand am 1.8.2008	1.284	0	14.576
Zugänge aus Erstkonsolidierung	9.942	400	81.605
Zugänge	3.131	3	22.410
Veränderung aus at Equity-Bewertung	0	0	-166
Währungsdifferenzen	218	0	879
Umbuchungen	-109	0	0
Abgänge	1.868	0	25.214
<b>Stand am 31.7.2009</b>	<b>12.598</b>	<b>403</b>	<b>94.090</b>
<b>Abschreibungen</b>			
Stand am 1.8.2008	337	0	3.408
Zugänge	1.231	12	5.816
Währungsdifferenzen	46	0	209
Zugänge außerplanmäßig	173	0	353
Umbuchungen	-25	0	0
Abgänge	185	0	742
Zuschreibungen	19	0	20
<b>Stand am 31.7.2009</b>	<b>1.558</b>	<b>12</b>	<b>9.024</b>
davon fortgeführte Tätigkeiten	0	0	0
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>			
Stand am 1.8.2009	12.598	403	94.090
Zugänge aus Erstkonsolidierung	0	0	99
Zugänge	2.354	69	21.964
Veränderung aus at Equity-Bewertung	0	0	7.003
Währungsdifferenzen	-510	0	-614
Umbuchungen	-2	0	0
Abgänge aus Entkonsolidierung	13.194	472	98.261
Sonstige Abgänge	1.246	0	1.574
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>22.707</b>
<b>Abschreibungen</b>			
Stand am 1.8.2009	1.558	12	9.024
Zugänge	962	10	4.419
Währungsdifferenzen	-120	0	-187
Zugänge außerplanmäßig	43	0	223
Umbuchungen	0	0	0
Zuschreibungen	0	0	10
Abgänge aus Entkonsolidierung	2.364	22	13.290
Sonstige Abgänge	79	0	179
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Restbuchwert zum 31.7.2009	11.040	391	85.066
<b>Restbuchwert zum 31.7.2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>22.707</b>

Unter den Vermieteten Vermögenswerten wurden die im Wege des Operating Leasing vermieteten Vermögenswerte ausgewiesen.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wurden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe der aufgegebenen Geschäftsbereiche ausgewiesen, deren Fair Value im Vorjahr 400 Mio. € betrug.

Aufgrund der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche im aktuellen Geschäftsjahr bestehen zum Bilanzstichtag keine Mindestleasingzahlungen aus nicht kündbaren Leasingverträgen. Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating Leasingverträgen der aufgegebenen Geschäftsbereiche stellten sich im Vorjahr wie folgt dar:

Mio. €	Aufgegebene Geschäftsbereiche
	<b>31.7.2009</b>
Restlaufzeit bis 1 Jahr	1.509
Restlaufzeit 1-5 Jahre	1.451
Restlaufzeit größer 5 Jahre	0
	<b>2.960</b>

Die zum Bilanzstichtag des Vorjahres abgeschlossenen Verträge wiesen eine Laufzeit von maximal 60 Monaten auf und enthielten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln.

Die planmäßigen Abschreibungen des Anlagevermögens im abgelaufenen Geschäftsjahr sind fast ausschließlich den aufgegebenen Geschäftsbereichen zuzuordnen.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Anlagevermögens in Höhe von insgesamt 223 Mio. € (Vorjahr: 353 Mio. €) betreffen Vermögenswerte im Volkswagen Konzern. Die Wertminderungen resultieren aus Marktveränderungen bedingt durch Volumen- und Wechselkursänderungen sowie bei den vermieteten Vermögenswerten auch bedingt durch Entwicklungen der Restwerte ergaben. Bei den Sonstigen Immateriellen Vermögenswerten waren die Wertberichtigungen aufgrund gesteigerter Risikokosten erforderlich. Der zur Ermittlung der Wertminderung herangezogene erzielbare Betrag wurde auf Basis des Nutzungswerts ermittelt. Der verwendete Abzinsungsfaktor beträgt wie im Vorjahr 9,8%. Die Berechnungen beruhen auf 5-Jahresplanungen.

**[18] Vorräte**

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	2.138	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	1.263	0
Fertige Erzeugnisse und Waren	0	12.089	0
Kurzfristiges Vermietvermögen	0	696	0
Geleistete Anzahlungen	0	79	0
	<b>0</b>	<b>16.265</b>	<b>0</b>

Nach der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche verfügt der Porsche SE Konzern zum Bilanzstichtag über keine Vorratsbestände. Von dem Gesamtbetrag der zum Vorjahresstichtag bilanzierten Vorräte der aufgegebenen Geschäftsbereiche in Höhe von 16.265 Mio. € waren 2.382 Mio. € zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche waren im Vorjahr Fahrzeuge in Höhe von 88 Mio. € sicherungsübereignet worden.

**[19] Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen	0	8	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen			
Dritte	0	6.193	0
verbundene Unternehmen	0	262	0
Gemeinschaftsunternehmen	0	299	0
assoziierte Unternehmen	0	4	0
sonstige Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	0
Wertberichtigungen	0	- 52	0
	<b>0</b>	<b>6.715</b>	<b>0</b>

Auf Ebene der fortgeführten Tätigkeiten bestehen zum 31. Juli 2010 keine Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Das maximale Ausfallrisiko entsprach im Vorjahr den Buchwerten der Netto-Forderungen. Die Zeitwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprachen aufgrund der Fristigkeit im Wesentlichen den Buchwerten.

Die Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen der aufgegebenen Geschäftsbereiche ermittelten sich im Vorjahr wie folgt:

Mio. €	Aufgegebene Geschäftsbereiche
	<b>31.7.2009</b>
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Entwicklungsaufträge	132
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	- 17
Künftige Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen	115
Erhaltene Anzahlungen	- 107
	<b>8</b>

Die mit den Kunden abgerechneten Aufträge und Teilaufträge der aufgegebenen Geschäftsbereiche wurden unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Auf die im Vorjahr ausgewiesenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen.

## [20] Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Kundenfinanzierung	0	33.203	0
Händlerfinanzierung	0	10.469	0
Direktbankgeschäft	0	140	0
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft	0	43.812	0
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	0	178	0
Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen	0	18.815	0
Wertberichtigungen	0	- 653	0
	<b>0</b>	<b>62.152</b>	<b>0</b>
davon langfristig	0	34.520	0
davon kurzfristig	0	27.632	0

Aufgrund der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche bestehen zum Bilanzstichtag keine Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Im Vorjahr waren die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 1,5 % und 18,9 % verzinst worden. Der Betrag der nicht garan-

tierten Restwerte, die zu Gunsten der aufgegebenen Geschäftsbereiche des Porsche SE Konzerns im Vorjahr anfielen, betrug 27 Mio. €.

Im Vorjahr enthielten die Forderungen aus Finanzdienstleistungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche in Höhe von 62,2 Mrd. € eine Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging in Höhe von 151 Mio. €.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche wurden grundsätzlich durch Sicherungsübereignungen, Grundpfandrechte oder Bürgschaften gesichert. Das maximale Ausfallrisiko entsprach den Buchwerten der Netto-Forderungen.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche enthielten im Vorjahr einen Betrag von 186 Mio. €, der verbundene Unternehmen betrifft.

Die im Vorjahr ausgewiesenen Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen der aufgegebenen Geschäftsbereiche resultierten nahezu ausschließlich aus Fahrzeugfinanzierungen und gliedern sich wie folgt:

Mio. €	Aufgegebene Geschäftsbereiche
	<b>31.7.2009</b>
Bruttogesamtinvestition in das Leasingverhältnis	20.627
davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	8.248
davon Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	12.330
davon Restlaufzeit größer 5 Jahre	49
Noch nicht realisierter Finanzertrag	– 1.812
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen	18.815
davon Restlaufzeit bis 1 Jahr	7.494
davon Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	11.274
davon Restlaufzeit größer 5 Jahre	47

Die Finanzierungsleasingverträge der aufgegebenen Geschäftsbereiche enthielten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Preisanpassungen konnten sich insbesondere im Zusammenhang mit steuerlichen Änderungen ergeben.

In Abhängigkeit vom Liquiditätsbedarf und von Marktgegebenheiten wurden bestimmte Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche an Dritte verkauft. Hierbei wurde überprüft, ob die Kriterien zur Ausbuchung der im Rahmen der Forderungsverkäufe rechtlich übertragenen Forderungen erfüllt waren. Bei Nichterfüllung der Kriterien, bei so genannten unechten Forderungsverkäufen, verblieben die Forderungen in der Bilanz.

Forderungsverkäufe im Rahmen von Asset-Backed-Security-Transaktionen, die in den aufgegebenen Geschäftsbereichen stattfanden und welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllten, führten am Vorjahresbilanzstichtag zu einem Buchwert der Forderungen aus Finanzdienstleis-

tungen in Höhe von 16.439 Mio. €. Die mit den unechten Forderungsverkäufen im Vorjahr verbundenen Chancen und Risiken entsprachen im Wesentlichen den Chancen und Risiken der nicht veräußerten Forderungen. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit den übertragenen und nicht ausgebuchten Forderungen im Zusammenhang standen, beliefen sich zum 31. Juli 2009 auf 13.561 Mio. €.

## [21] Lang- und kurzfristige Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Derivative Finanzinstrumente	311	4.567	770
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte			
gegen verbundene Unternehmen	0	183	0
gegen Gemeinschaftsunternehmen	4.019	1.704	0
gegen assoziierte Unternehmen	0	20	0
gegen sonstige Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	0
Sonstige Steueransprüche	0	1.187	0
Übrige Forderungen und Vermögenswerte	2	3.477	1
Aktive Rechnungsabgrenzung	1	351	1
Wertberichtigungen	0	-176	0
	<b>4.333</b>	<b>11.314</b>	<b>772</b>
davon langfristig	4.319	3.495	0
davon kurzfristig	14	7.819	772

Die Forderungen der fortgeführten Tätigkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns. Diesen Forderungen stehen Finanzschulden gegenüber diesen Gesellschaften in Höhe von 3.880 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) gegenüber.

An einer Darlehensforderung gegen die Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 2.703 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) besteht ein Pfandrecht zugunsten dieser Gesellschaft. Dieses Pfandrecht dient der Besicherung einer Verbindlichkeit der Porsche SE gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH in gleicher Höhe, die unter den Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen erfasst ist. Die Porsche Zwischenholding GmbH ist zur Verwertung des Pfandrechts berechtigt, wenn die Porsche SE mit fälligen Zahlungen in Bezug auf die gesicherte Verbindlichkeit gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH in Verzug geraten sollte.

Während der Darlehenslaufzeit besteht keine Aufrechnungsmöglichkeit. Mit Fälligkeit des Darlehensrückzahlungsanspruchs kann die Aufrechnung erklärt werden. Die Volkswagen AG steht bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH für die Darlehensverpflichtung dieser Gesellschaft gegenüber der Porsche SE ein, soweit diese

Verpflichtung bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche SE hätte erfüllt werden können.

Bezogen auf die Insolvenz der Porsche AG besteht eine entsprechende Einstandspflicht der Volkswagen AG hinsichtlich einer Darlehensforderung gegenüber der Porsche AG in Höhe von 1.313 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €). Der Darlehensvertrag enthält außerdem eine Vorfälligkeitsklausel im Falle der Insolvenz der Porsche AG.

In Höhe von insgesamt 136 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) übersteigen daher die Darlehensforderungen gegenüber dem Porsche Zwischenholding GmbH Konzern die korrespondierenden Finanzschulden. Für diesen Teilbetrag besteht somit weder eine Einstandserklärung der Volkswagen AG noch eine Aufrechnungsmöglichkeit.

Aus Finanzgarantien sind Haftungsvergütungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) unter den Übrigen Forderungen und Vermögenswerten aktiviert.

In den Übrigen Forderungen und Vermögenswerten der aufgegebenen Geschäftsbereiche war zum Vorjahresstichtag ein Überschuss des Planvermögens zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 64 Mio. € enthalten. Weiterhin sind in diesem Posten im Vorjahr die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche in Höhe von 128 Mio. € erfasst. Im Zusammenhang mit der Fahrzeugfinanzierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche wurden im Vorjahr Sicherheiten in Höhe von 96 Mio. € begeben. Sicherheiten werden grundsätzlich zum Vertragsabschluss bilanziert, die Ausbuchung erfolgt mit Ablauf des Vertragsverhältnisses. Darüber hinaus bestehen für die ausgewiesenen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte wesentliche Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Netto-Buchwerten der Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte sind überwiegend unverzinslich. In den langfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind Derivative Finanzinstrumente in Höhe von 303 Mio. € (Vorjahr: 1.926 Mio. €) enthalten.

Die Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte abzüglich der Derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 4.022 Mio. € (Vorjahr: 6.747 Mio. €). Dieser teilt sich auf die finanziellen Forderungen mit einem Buchwert von 4.020 Mio. € (Vorjahr: 3.411 Mio. €), die Finanzgarantien mit einem Buchwert von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) und die Nicht-finanziellen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte mit einem Buchwert von 1 Mio. € (Vorjahr: 3.336 Mio. €) auf. In den Nicht-finanziellen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind im Wesentlichen abgegrenzte Aufwendungen enthalten. Zum Vorjahresbilanzstichtag enthielt dieser Posten auch sonstige Steuern und geleistete Anzahlungen.

Die positiven Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
<b>Geschäfte zur Absicherung gegen:</b>			
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	0	66	0
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	0	118	0
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	0	362	0
Zinsrisiken durch Cashflow Hedges	0	16	0
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	0	2.666	0
Hedge-Geschäfte	0	3.228	0
Aktienkursicherung	8	774	770
sonstige Derivate	303	565	0
Vermögenswerte aus Derivaten, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	311	1.339	770
	<b>311</b>	<b>4.567</b>	<b>770</b>

In den Vermögenswerten aus Derivaten, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden, sind 301 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) für die Put-Option auf die verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten. Das Recht auf Ausübung der Put-Option wurde zur Besicherung von Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten abgetreten. Die Ansprüche, die gegen die Volkswagen AG infolge der Ausübung der Put-Option entstehen, wurden als Sicherheit für Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten verpfändet.

Die positiven Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) der aufgegebenen Geschäftsbereiche beliefen sich im Vorjahr auf 83 Mio. €.

Aufgrund der zeitnah nach dem Bilanzstichtag der Vorjahresperiode erfolgten Veräußerung wesentlicher Umfänge der auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen hatte die Porsche SE diese Aktienoptionen zum 31. Juli 2009 zum Veräußerungspreis als bestem Indikator für den beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die Kursdifferenz zwischen dem Basisstrike der Aktienoptionen und dem Börsenkurs der gesicherten Aktien zum Vorjahresbilanzstichtag betrug kumuliert 9.212 Mio. €. Zum Bilanzstichtag werden die von Porsche noch gehaltenen Aktienoptionen mit ihrem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 8 Mio. € bewertet. In der Berichtsperiode wurde die Strategie der Absicherung des Aufbaus der Beteiligung an der Volkswagen AG nicht weiter verfolgt.

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe [31] näher erläutert.

**[22] Ertragsteuerforderungen**

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Laufende Ertragsteuerforderungen	214	1.937	431
davon langfristig	0	848	0
davon kurzfristig	214	1.089	431

**[23] Wertpapiere**

Aufgrund der vorgenommenen Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche werden zum Ende des Geschäftsjahres 2009/10 keine Wertpapiere mehr gehalten. Die Wertpapiere, die zum Bilanzstichtag des Vorjahres bilanziert waren, dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelte sich um börsennotierte, überwiegend kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und um Aktien, die der Kategorie Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zugeordnet waren. Der Buchwert der Wertpapiere, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, belief sich auf 32 Mio. €. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Wertpapiere.

**[24] Flüssige Mittel**

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen. Im Zusammenhang mit den erworbenen Aktienoptionen besteht zum Bilanzstichtag eine Verpfändung der Flüssigen Mittel in Höhe von 45 Mio. € (Vorjahr: 1.750 Mio. €). Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Flüssigen Mittel.

**[25] Eigenkapital**

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Porsche SE Konzern-Eigenkapitalsspiegel dargestellt.

**Gezeichnetes Kapital**

Das Gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt 175 Mio. € (Vorjahr: 175 Mio. €) und ist wie im Vorjahr in 87.500.000 Stammaktien sowie 87.500.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 € entfällt, aufgeteilt und voll eingezahlt. Die Vorzugsaktien sind bei Vorliegen eines Bilanzgewinns mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

Mit satzungsänderndem Beschluss der Hauptversammlung der Porsche SE vom 29. Januar 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 28. Januar 2015 das Grundkapital der Gesellschaft um insgesamt bis zu 87,5 Mio. € durch ein- oder mehrmalige Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stammaktien oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bareinlagen oder Sacheinlagen zu erhöhen. Die entsprechende Satzungsänderung wurde ins Handelsregister eingetragen.

### **Kapitalrücklage**

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Einstellungen aus Aufgeldern und ist zum Vorjahr unverändert.

### **Gewinnrücklagen**

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um die Rücklage für angesammelte Gewinne, Rücklagen für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren, Rücklagen für Cashflow Hedges, die Rücklage für Währungsumrechnung, die Rücklage für at Equity bewertete Anteile und die Neubewertungsrücklage.

Die Rücklage für angesammelte Gewinne enthält die laufenden und die in Vorjahren von der Porsche SE und den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne. Hierzu gehören auch umgegliederte Neubewertungsrücklagen aus entkonsolidierten Tochterunternehmen. In dieser Position werden zudem Steuereffekte aus der Bilanzierung von Hybridkapital, das nicht beherrschenden Anteilseignern zuzurechnen ist, erfasst.

In der Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts dieser Wertpapiere erfasst.

In der Rücklage für die Absicherung von Cashflows wird der Teil des Gewinns oder Verlusts aus Sicherungsinstrumenten zur Absicherung von Cashflows erfasst, der dem effektiven Teil der Absicherung zuzuordnen ist.

Die Rücklage für Währungsumrechnung dient der Erfassung von Differenzen aus der Umrechnung der Abschlüsse der ausländischen Tochterunternehmen.

In der Rücklage für at Equity bewertete Anteile werden direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Beteiligungen separat erfasst.

In der Neubewertungsrücklage wurden in Anwendung von IFRS 3 (rev. 2004) die bis zur Erstkonsolidierung aufgetretenen Veränderungen von Stillen Reserven und Lasten erfasst, die beim sukzessiven Unternehmenserwerb des Volkswagen Konzerns auf Anteile entfielen, die bereits vor dem Erstkonsolidierungszeitpunkt erworben und gehalten wurden. Aufgrund der Entkonsolidierung wurde die bisher vorhandene Neubewertungsrücklage in die Rücklage für angesammelte Gewinne umgegliedert.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Juli 2010 einen Bilanzgewinn in Höhe von 4.495 Mio. € aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 0,094 € (Vorjahr: 0,044 €) und je Vorzugsaktie von 0,10 € (Vorjahr 0,050 €), das heißt insgesamt in Höhe von 16.975.000 €, zu beschließen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Veränderung der direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen (–) und Erträge (+), die sowohl auf Aktionäre der Porsche SE als auch auf nicht beherrschende Anteilseigner entfallen:

Mio. €	Vor Steuern	Steuern	Nach Steuern
<b>2009/10</b>			
Erträge/Aufwendungen aus der Währungsumrechnung			
Im Eigenkapital erfasste Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen	– 234	0	– 234
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	– 73	0	– 73
	– 307	0	– 307
Erträge/Aufwendungen aus der Marktbewertung von Wertpapieren			
Im Eigenkapital erfasste Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	196	– 58	138
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	– 219	64	– 155
	– 23	6	– 17
Erträge/Aufwendungen aus der Absicherung von Cashflows			
Im Eigenkapital erfasste Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	1.310	– 551	759
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	– 948	469	– 479
	362	– 82	280
Erträge/Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)			
Im Eigenkapital erfasste Änderungen des kumulierten übrigen Eigenkapitals	319		319
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	– 13		– 13
	306		306
	<b>338</b>	<b>– 76</b>	<b>262</b>
<b>2008/09</b>			
Erträge/Aufwendungen aus der Währungsumrechnung			
Im Eigenkapital erfasste Differenzen aus der Umrechnung von Abschlüssen	600	0	600
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	– 29	0	– 29
	571	0	571
Erträge/Aufwendungen aus der Marktbewertung von Wertpapieren			
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	103	– 24	79
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	– 62	18	– 44
	41	– 6	35
Erträge/Aufwendungen aus der Absicherung von Cashflows			
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	– 443	158	– 285
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	287	– 105	182
	– 156	53	– 103
Neubewertungsrücklage	3.508	0	3.508
Erträge/Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)			
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	– 206		– 206
Umgliederungen von realisierten Gewinnen/Verlusten	0		0
	– 206		– 206
	<b>3.758</b>	<b>47</b>	<b>3.805</b>

In den direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen aus at Equity bilanzierten Anteilen der fortgeführten Tätigkeiten sind folgende Bestände enthalten: Erträge aus der Währungsumrechnung vor Steuern in Höhe von 1.342 Mio. €, Erträge aus der Marktbewertung von Wertpapieren vor Steuern in Höhe von 18 Mio. €, Aufwendungen aus Cashflow Hedges vor Steuern in Höhe von 1.593 Mio. €, direkt im Eigenkapital erfassten Erträgen aus at Equity bilanzierten Anteilen nach Steuern in Höhe von 76 Mio. € sowie Steuererträge in Höhe von 458 Mio. €. Im Vorjahr waren zum Bilanzstichtag in den fortgeführten Tätigkeiten keine Bestände aus at Equity bilanzierten Anteilen direkt im Eigenkapital erfasst worden.

Von den Veränderungen der direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträge entfallen folgende Werte auf die nicht beherrschenden Anteilseigner:

Mio. €	2009/10	2008/09
Erträge/Aufwendungen aus der Währungsumrechnung	- 164	400
Erträge/Aufwendungen aus der Marktbewertung von Wertpapieren	1	17
Erträge/Aufwendungen aus der Absicherung von Cashflows	718	258
Steuern	- 196	- 70
Erträge/Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	9	6
	<b>368</b>	<b>611</b>

#### **Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber**

Das zum Bilanzstichtag ausgewiesene Hybridkapital hat ein Nominalvolumen von 0,36 Mrd. € (Vorjahr: 0,36 Mrd. € und 1 Mrd. US Dollar). Das Hybridkapital verfügt über eine unbegrenzte Laufzeit. Es stellt gemäß den Regelungen des IAS 32 Eigenkapital des Konzerns dar.

#### **Nicht beherrschende Anteilseigner – Andere**

Die dargestellten sonstigen nicht beherrschenden Anteilseigner entfielen im Wesentlichen auf außenstehende Anteilseigner der Volkswagen AG, der Scania AB sowie der AUDI AG.

Der im Vorjahr im Porsche SE Konzern-Eigenkapitalspiegel dargestellte Erwerb von nicht beherrschenden Anteilseignern betrifft den nach dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung des Volkswagen Konzerns im Rahmen des Pflichtangebots von nicht beherrschenden Anteilseignern erworbenen Anteil von 7,93 % des Kapitals an der Scania AB.

#### **Aktienoptionsplan**

Der auf Ebene des in der Berichtsperiode entkonsolidierten Volkswagen Konzerns bestehende Aktienoptionsplan räumte den Begünstigten – dem Vorstand der Volkswagen AG, dem Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnungen von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von

2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbriefte das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien.

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Nominalwert der Wandelschuld- verschreibung	Anzahl der Wandelrechte	Anzahl der wandelbaren Stammaktien
	€	Stück	Stück
Stand am 5.1.2009	43.540,48	17.008	170.080
Im Geschäftsjahr ausgeübt	4.034,56	1.576	15.760
<b>Stand am 30.6.2009</b>	<b>39.505,92</b>	<b>15.432</b>	<b>154.320</b>
Stand am 1.7.2009	39.505,92	15.432	154.320
Im Geschäftsjahr aufgrund der Entkonsolidierung abgegangen	39.505,92	15.432	154.320
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Nachfolgend werden die Entwicklung der ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen der sechsten bis achten Tranche sowie ihre Ausübungspreise dargestellt:

	Durchschnittlicher Wandelpreis je Wandelschuld- verschreibung <sup>1</sup>	Wandelschuld- verschreibungen
	€	Stück
Stand am 5.1.2009	556,27	17.008
Im Geschäftsjahr ausgeübt	571,21	1.576
<b>Stand am 30.6.2009</b>	<b>554,75</b>	<b>15.432</b>
Stand am 1.7.2009	554,75	15.432
Im Geschäftsjahr aufgrund der Entkonsolidierung abgegangen	554,75	15.432
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

	Wandelpreis je Wandelschuld- verschreibung <sup>1</sup>	Wandelschuld- verschreibungen
	€	Stück
<b>2008/09</b>		
6. Tranche	483,50	5.753
7. Tranche	455,90	3.269
8. Tranche	669,10	6.410
		<b>15.432</b>

<sup>1</sup> Wandelpreis je zehn Aktien

### Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement im Porsche SE Konzern erfolgte bis zum Wegfall der Kontrolle über den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern (ehemals Porsche Teilkonzern) bzw. den Volkswagen Konzern (ehemals Volkswagen Teilkonzern) Anfang Dezember 2009 und der damit verbundenen Entkonsolidierungen zweistufig. Dabei steuerten und steuern der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und der Volkswagen Konzern auf einer ersten Stufe ihr Kapital nach individuellen Vorgaben. Auf Gesamtkonzernerbene erfolgte auf einer zweiten Stufe ein Monitoring beider Konzerne sowie von Konsolidierungseffekten und Auswirkungen aus Kaufpreisallokationen.

Seit dem Verlust der Kontrolle über die aufgegebenen Geschäftsbereiche konzentriert sich das Kapitalmanagement des Porsche SE Konzerns auf die Holdinggesellschaft Porsche SE. Ziel ist eine kontinuierliche Steigerung des Unternehmenswerts, die Sicherung der Liquidität und die risiko-adäquate Verzinsung von Guthaben. Mit den genannten Zielsetzungen sollen die Interessen der Anteilseigner und der Mitarbeiter sowie der übrigen Anspruchsgruppen nachhaltig gesichert werden. Durch ein systematisches Anlage- und Finanzierungsmanagement stellt die Porsche SE sicher, dass sowohl die Kapitalkosten als auch die Kapitalstruktur optimiert werden.

Das Gesamtkapital des Porsche SE Konzerns, definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzschulden, stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

Mio. €	<b>31.7.2010</b>
Eigenkapital	15.197
Anteil am Gesamtkapital	58%
Langfristige Finanzschulden	5.864
Kurzfristige Finanzschulden	4.961
Summe Finanzschulden	10.825
Anteil am Gesamtkapital	42%
<b>Gesamtkapital</b>	<b>26.022</b>

#### Kapitalmanagement im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

Vorrangiges Ziel des Kapitalmanagements im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern, das weitestgehend dem Kapitalmanagement im Porsche AG Konzern (Porsche AG und ihre Tochterunternehmen) entspricht, ist eine kontinuierliche und langfristige Steigerung des Unternehmenswerts, die Sicherung der Liquidität und die Einhaltung der von dritter Seite auferlegten Kapitalanforderungen. Dies geschieht, um nachhaltig das Interesse der Anteilseigner und der Mitarbeiter sowie der übrigen Anspruchsgruppen zu sichern. Von dritter Seite bestehen Mindestanforderungen in Bezug auf bestimmte Ergebnis- und Verschuldungsgrößen. Diese wurden im Geschäftsjahr 2009/10 vollumfänglich eingehalten. Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern verfügt über ein aktives Fremdkapitalmanagement, mit der Aufgabe der Reduzierung der Kapitalkosten sowie der Optimierung der Kapitalstruktur.

Zum Bilanzstichtag der Vergleichsperiode waren die Umstrukturierungen innerhalb des Porsche SE Konzerns noch nicht vollzogen. Zu diesem Zeitpunkt stellte sich das Gesamtkapital des Porsche AG Konzerns (ehemals Porsche Teilkonzern), definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzschulden, wie folgt dar:

Mio. €	<b>31.7.2009</b>
Eigenkapital	13.492
Anteil am Gesamtkapital	45%
Langfristige Finanzschulden	10.103
Kurzfristige Finanzschulden	6.287
Summe Finanzschulden	16.390
Anteil am Gesamtkapital	55%
<b>Gesamtkapital</b>	<b>29.882</b>

#### Kapitalmanagement im Volkswagen Konzern

Ziel des Kapitalmanagements im Volkswagen Konzern ist es sicherzustellen, dass der Konzern wirksam seine Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreichen kann. Insbesondere stehen das Erreichen der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Bereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Bereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Daneben ist im Bereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen und Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugute kommt. Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns ist konsequent auf die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ausgerichtet. Um den Ressourceneinsatz im Bereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzt der Volkswagen Konzern seit Jahren mit dem Wertbeitrag eine an den Kapitalkosten orientierte Steuerungsgröße. Das Konzept des Wertbeitrags ermöglicht nicht nur das Messen des Erfolgs im Bereich Automobile insgesamt, sondern auch der einzelnen Geschäftseinheiten, Projekte und Produkte. Darüber hinaus können Geschäftseinheiten und produktbezogene Investitionsvorhaben mithilfe des Wertbeitrags operativ und strategisch gesteuert werden.

Das Gesamtkapital des Volkswagen Konzerns, definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzschulden, stellte sich zum vorgegangenen Bilanzstichtag wie folgt dar:

Mio. €	<b>30.6.2009</b>
Eigenkapital	36.415
Anteil am Gesamtkapital	32%
Langfristige Finanzschulden	39.696
Kurzfristige Finanzschulden	37.427
Summe Finanzschulden	77.123
Anteil am Gesamtkapital	68%
<b>Gesamtkapital</b>	<b>113.538</b>

## **[26] 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 gegebenen Altersversorgungssysteme basieren auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird. 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 verdienten 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 verdienten Pensionsansprüche. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens-, Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) gegenüber den Rechnungsannahmen.

Die Leistungszusagen aus fortgeführten Tätigkeiten basieren ausschließlich auf rückstellungsfinanzierten Versorgungssystemen.

### Versorgungsleistungen der fortgeführten Tätigkeiten

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Versor-

gungsleistungen 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.

#### Versorgungsleistungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche

Der überwiegende Anteil der Versorgungsleistungen im bisherigen Porsche Teilkonzern betrifft die Porsche AG und besteht aus denselben Versorgungsplänen, die unter den fortgeführten Tätigkeiten beschrieben sind.

Die betriebliche Altersversorgung im bisherigen Teilkonzern Volkswagen beruht in Deutschland auf einer Rentenbausteinzusage, die nach IAS 19 als leistungsorientierte Zusage eingestuft wird. Dieses Modell wurde zu einem Pensionsfonds weiterentwickelt. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhänderisch durch den Volkswagen Pension Trust e.V. in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche und sichert diese zusätzlich vollständig ab. Aus diesem Grund haben sich fast alle inländischen Konzerngesellschaften des Volkswagen Konzerns hieran beteiligt. Da die treuhänderisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllen, erfolgt insoweit eine Verrechnung mit den Rückstellungen.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Gesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls den Pensionsrückstellungen zugeordnet. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt.

#### **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		Ausland	
	2009/10 <sup>1</sup>	2008/09	2009/10 <sup>1</sup>	2008/09
Abzinsungssatz	4,80	5,25 – 5,50	–	1,50 – 9,00
Erwartete Renditen auf das Planvermögen	–	5,00	–	3,00 – 11,30
Lohn- und Gehaltssteigerungen	3,00	2,50 – 3,00	–	2,00 – 10,00
Kostentrend medizinische Versorgung	–	–	–	5,00 – 8,00
Fluktuationsrate	–	0,75 – 1,20	–	1,53 – 6,00
Rentensteigerungen	1,00	1,00 – 1,60	–	1,00 – 6,00

<sup>1</sup> fortgeführte Tätigkeiten

In den aufgegebenen Geschäftsbereichen ergaben sich im Vorjahr aus der Erhöhung bzw. Verminderung des angenommenen Kostentrends im Bereich der medizinischen Versorgung um einen Prozentpunkt bei der Berechnung der Verpflichtungen nur geringfügige Auswirkungen auf den Dienstzeit- und den Zinsaufwand. Die Verpflichtung für medizinische Versorgungsleistungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche hätte sich im Vorjahr aufgrund dessen um jeweils 6 Mio. € erhöht bzw. vermindert.

Die Zusammensetzung der ergebniswirksam erfassten Beträge kann aus nachstehender Tabelle entnommen werden.

Mio. €	Fortgeführte Tätigkeiten	Aufgegebene Geschäfts- bereiche	Umgliederung gem. IFRS 5	Gesamt
<b>2009/10</b>				
Laufender Dienstzeitaufwand	1	183	- 183	1
Zinsaufwand	0	383	- 383	0
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0	- 85	85	0
Amortisierte versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	0	0	0	0
Erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	- 46	46	0
Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Anwendung der Begrenzung des IAS 19.58b	0	- 22	22	0
<b>Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen</b>	<b>1</b>	<b>413</b>	<b>- 413</b>	<b>1</b>
<b>2008/09</b>				
Laufender Dienstzeitaufwand	1	201	- 201	1
Zinsaufwand	0	500	- 500	0
Erwartete Erträge aus Planvermögen	0	- 103	103	0
Amortisierte versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	0	- 1	1	0
Erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	- 1	- 50	50	- 1
Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Anwendung der Begrenzung des IAS 19.58b	0	- 30	30	0
<b>Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen</b>	<b>0</b>	<b>517</b>	<b>- 517</b>	<b>0</b>

Die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen der aufgegebenen Geschäftsbereiche basiert auf den tatsächlich langfristig erzielten Erträgen der Portfolios, auf den historischen Gesamtmarktrenditen und einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen. Die Prognosen beruhen auf Renditeerwartungen von Versicherungsmathematikern und von Experten aus der Investmentbranche. Die erwartete restliche Dienstzeit dient dabei als Anlagehorizont.

Die Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen sowie des Planvermögens zu Marktwerten wird nachfolgend dargestellt.

### Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

Mio. €	2009/10	2008/09	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Stand am 1.8.	17.222	760	7
Währungsdifferenzen	137	166	0
Dienstzeitaufwand	184	201	1
Zinsaufwand	383	500	0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-46	-50	-1
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	1	26	0
Geleistete Rentenzahlungen	-319	-378	0
Mitarbeiterbeiträge für betriebliche Altersvorsorge	5	26	0
Veränderung Konsolidierungskreis	-17.559	15.983	0
Sonstige Veränderungen	0	-12	0
<b>Stand am 31.7.</b>	<b>8</b>	<b>17.222</b>	<b>7</b>

### Entwicklung des Planvermögens

Mio. €	2009/10	2008/09	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Stand am 1.8.	3.510	41	0
Währungsdifferenzen	123	151	0
Erwartete Erträge aus Planvermögen	85	103	0
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	-12	-14	0
Geleistete Rentenzahlungen	-49	-60	0
Arbeitgeberbeiträge	115	140	0
Mitarbeiterbeiträge	6	7	0
Veränderung Konsolidierungskreis	-3.781	3.153	0
Sonstige Veränderungen	3	-11	0
<b>Stand am 31.7.</b>	<b>0</b>	<b>3.510</b>	<b>0</b>

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	2009/10	2008/09	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	8	3.745	0
Planvermögen zu Marktwerten	0	- 3.510	0
Finanzierungsstatus	8	235	0
Barwert der rückstellungsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	0	13.477	7
Nettoverpflichtung	8	13.712	7
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	- 1	25	0
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0	37	0
Nicht erfasster Betrag gemäß IAS 19.58b	0	5	0
Bilanzwerte zum 31.7.	7	13.779	7
davon Pensionsrückstellungen	7	13.843	7
davon sonstiger Vermögenswert	0	64	0

Das Fondsvermögen der aufgegebenen Geschäftsbereiche setzte sich zum Ende der Vergleichsperiode aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in %	Aufgegebene Geschäftsbereiche
	2008/09
Aktien	21
Festverzinsliche Wertpapiere	55
Barbestand	15
Immobilien	5
Sonstiges	4

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. €	2009/10 <sup>1</sup>	2008/09	davon fortgeführte Tätigkeiten	2007/08	2006/07	2005/06
Leistungsorientierte Verpflichtung	8	17.222	7	760	744	758
Planvermögen	0	-3.510	0	-41	-43	-37
Unterdeckung (+)/Überdeckung (-)	8	13.712	7	719	701	721
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	+1,7%	-0,7 %	+3,9%	+13,1 %	+6,0 %	-2,6%
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-	-0,5 %	-	-1,7 %	+1,3 %	1,0 %

<sup>1</sup> fortgeführte Tätigkeiten

## [27] Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen

Mio. €	31.7.2010		31.7.2009			
			Gesamt		davon fortgeführte Tätigkeiten	
	davon Restlaufzeit bis ein Jahr		davon Restlaufzeit bis ein Jahr		davon Restlaufzeit bis ein Jahr	
Ertragsteuerrückstellungen	1.398	1.398	6.058	2.280	1.381	1.381
Sonstige Rückstellungen	145	62	19.441	9.743	102	102
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	11	10	2.811	1.650	68	68
Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	0	0	11.205	5.584	0	0
Übrige Sonstige Rückstellungen	134	52	5.425	2.509	34	34

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft betrafen insbesondere Garantieverpflichtungen, Marketingleistungen und Boni der aufgegebenen Geschäftsbereiche. Die Garantieverpflichtungen ergaben sich aus gewährten Produktgarantien für die hergestellten Fahrzeuge und enthielten sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen. Die Rückstellungen für

Boni ergaben sich aus erwarteten Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Verkaufserlöse.

Die Übrigen Sonstigen Rückstellungen enthalten erkennbare Einzelrisiken und ungewisse Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Die im Vorjahr darin enthaltenen versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 169 Mio. € betrafen die aufgegebenen Geschäftsbereiche.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 43% innerhalb eines Jahres und zu 57% in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren erwartet.

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	<b>Stand 1.8.2009</b>	Kurs- differenzen	Zuführung	Auf- zinsung	Verbrauch	Auflösung	Änderungen Konsoli- dierungskreis	<b>Stand 31.7.2010</b>
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	2.811	-5	432	0	336	14	-2.877	11
Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	11.205	-53	1.543	102	1.312	24	-11.461	0
Übrige Sonstige Rückstellungen	5.425	33	765	9	289	163	-5.646	134
	<b>19.441</b>	<b>-25</b>	<b>2.740</b>	<b>111</b>	<b>1.937</b>	<b>201</b>	<b>-19.984</b>	<b>145</b>

Vom Anfangsbestand der Rückstellungen für Kosten der Belegschaft entfallen 68 Mio. € auf die fortgeführten Tätigkeiten. Im Anfangsbestand der übrigen sonstigen Rückstellungen sind insgesamt 34 Mio. € enthalten, die den fortgeführten Tätigkeiten zuzurechnen sind.

**[28] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen**

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Verbindlichkeiten aus langfristigen Entwicklungsaufträgen	0	2	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber			
Dritten	6	11.125	4
verbundenen Unternehmen	0	57	0
Gemeinschaftsunternehmen	0	18	0
assoziierten Unternehmen	0	21	0
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	2	0
	<b>6</b>	<b>11.225</b>	<b>4</b>

Aufgrund der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche sind im Porsche SE Konzern zum Bilanzstichtag keine Verbindlichkeiten aus langfristigen Entwicklungsaufträgen gegeben. Die Verbindlichkeiten aus langfristigen Entwicklungsaufträgen der aufgegebenen Geschäftsbereiche ermittelten sich im Vorjahr wie folgt:

Mio. €	31.7.2009
	Aufgegebene Geschäftsbereiche
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Entwicklungsaufträge	15
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	- 3
Künftige Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen	12
Erhaltene Anzahlungen	- 14
	<b>2</b>

Die Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

**[29] Lang- und kurzfristige Finanzschulden**

Die Finanzschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Gesamt	davon fortgeführte Tätigkeiten	Kurzfristig	davon fortgeführte Tätigkeiten	Langfristig	davon fortgeführte Tätigkeiten
<b>31.7.2010</b>						
Anleihen	0	0	0	0	0	0
Schuldverschreibungen	0	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.945	6.945	4.961	4.961	1.984	1.984
Einlagen aus Direktbankgeschäft	0	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	0	0	0	0	0	0
Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3.880	3.880	0	0	3.880	3.880
Sonstige Finanzschulden	0	0	0	0	0	0
	<b>10.825</b>	<b>10.825</b>	<b>4.961</b>	<b>4.961</b>	<b>5.864</b>	<b>5.864</b>
<b>31.7.2009</b>						
Anleihen	36.211	531	9.334	531	26.877	0
Schuldverschreibungen	10.426	0	5.555	0	4.871	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.480	10.317	11.190	4.004	14.290	6.313
Einlagen aus Direktbankgeschäft	19.085	0	16.628	0	2.457	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	207	0	36	0	171	0
Finanzschulden gegenüber verbundenen Unternehmen	154	0	154	0	0	0
Sonstige Finanzschulden	2.058	4	820	4	1.238	0
	<b>93.621</b>	<b>10.852</b>	<b>43.717</b>	<b>4.539</b>	<b>49.904</b>	<b>6.313</b>

Die Verminderung der Lang- und kurzfristigen Finanzschulden aus Anleihen der fortgeführten Tätigkeiten resultiert aus dem Teilrückkauf der an institutionelle Anleger begebenen Hybrid-Anleihe zu Beginn der Berichtsperiode.

Die Verminderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert, neben den Effekten aus der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche, insbesondere aus der Bareinlage der Volkswagen AG im Zusammenhang mit ihrer Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH zum 7. Dezember 2009, welche zur Tilgung der Darlehensverbindlichkeiten der Porsche SE gegenüber Kreditinstituten an die Porsche SE weitergereicht wurde. Die Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns. Ihnen stehen unter den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesene Darlehensforderungen in Höhe von 4.016 Mio. € gegenüber. Zu bestehenden Aufrechnungsmöglichkeiten wird auf Anhangangabe [21] verwiesen.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

In den Anleihen, Schuldverschreibungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und Sonstigen Finanzschulden der aufgegebenen Geschäftsbereiche zum Bilanzstichtag des Vorjahres sind zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts über Zweckgesellschaften durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 13.561 Mio. € enthalten. Verbindlichkeiten zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts der aufgegebenen Geschäftsbereiche in Form von Forfaitierungen und Sale-and-Leaseback-Programmen waren ebenfalls den Sonstigen Finanzschulden zugeordnet. Die Verzinsung bewegte sich auf Interbankenniveau. Die durchschnittlichen Laufzeiten dieser Finanzierungen betragen im Vorjahr zwischen einem und vier Jahren. Die Bewertung erfolgte zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Die Barwerte der künftigen Mindestleasingzahlungen aus Sale-and-Leaseback-Geschäften im Rahmen der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts entfallen vollständig auf die aufgegebenen Geschäftsbereiche und setzten sich im Vorjahr wie folgt zusammen:

<b>Mio. €</b>	<b>Aufgegebene Geschäftsbereiche</b>
	<b>31.7.2009</b>
Restlaufzeit bis 1 Jahr	66
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	47
	<b>113</b>

In den Sonstigen Finanzschulden der aufgegebenen Geschäftsbereiche sind im Vorjahr Verbindlichkeiten aus Kündigungsrechten nicht beherrschender Anteilseigner in Höhe von 146 Mio. € enthalten.

Als Sicherheiten für die zum Vorjahresbilanzstichtag in den aufgegebenen Geschäftsbereichen bestehenden Asset-Backed-Securities-Transaktionen dienten Forderungen aus dem Kundenfinanzierungs- und dem Leasinggeschäft in Höhe von 16.439 Mio. €. Darüber hinaus wurden von den aufgegebenen Geschäftsbereichen zum Vorjahresstichtag Sicherheiten in Höhe von 598 Mio. € für Finanzschulden gestellt. Es handelte sich dabei im Wesentlichen um Einlagen, Festgelder, Abtretungen sowie sonstige Positionen.

**[30] Lang- und kurzfristige Sonstige Verbindlichkeiten**

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	31.7.2009 davon fortgeführte Tätigkeiten
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	1.146	0
Sonstige Steuerverbindlichkeiten	4	1.760	0
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	283	0
Verbindlichkeiten aus Lohn und Gehalt	0	1.911	0
Sonstige Verbindlichkeiten			
gegenüber verbundenen Unternehmen	0	8	0
gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3	14	0
Derivative Finanzinstrumente	417	3.788	1.889
Übrige Verbindlichkeiten	150	3.963	8
Passive Rechnungsabgrenzung	0	1.062	0
	<b>574</b>	<b>13.935</b>	<b>1.897</b>
davon langfristig	540	3.074	0
davon kurzfristig	34	10.861	1.897

Die Position Derivative Finanzinstrumente umfasst Zinssicherungsgeschäfte, Aktienoptionen und die Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Im Vorjahr waren hierin zudem noch Devisentermingeschäfte enthalten.

In den langfristigen Sonstigen Verbindlichkeiten sind Derivative Finanzinstrumente in Höhe von 395 Mio. € (Vorjahr: 862 Mio. €) enthalten.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten abzüglich der Derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 157 Mio. € (Vorjahr: 10.147 Mio. €). Dieser teilt sich auf die finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 153 Mio. € (Vorjahr: 2.285 Mio. €) und die nicht-finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 4 Mio. € (Vorjahr: 7.861 Mio. €) auf. In den nicht-finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten sind insbesondere Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen, Sonstige Steuerverbindlichkeiten und abgegrenzte Erträge enthalten.

Die negativen Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Geschäfte zur Absicherung gegen:			
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair Value Hedges	0	79	0
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair Value Hedges	0	132	0
Zinsrisiken durch Fair Value Hedges	0	265	0
Zinsrisiken durch Cashflow Hedges	0	269	0
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	0	513	0
Hedge-Geschäfte	0	1.258	0
Aktienkursicherung	22	1.893	1.889
sonstige Derivate	395	637	0
Verbindlichkeiten aus Derivaten, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	417	2.530	1.889
	<b>417</b>	<b>3.788</b>	<b>1.889</b>

In den Verbindlichkeiten aus Derivaten, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden, sind 395 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) für die Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten. Die Ansprüche, die auf Ebene der Porsche SE infolge der Ausübung der Call-Option entstehen, wurden als Sicherheit für Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten verpfändet.

Im Rahmen des Portfolio-Hedging der aufgegebenen Geschäftsbereiche wurden im Vorjahr 151 Mio. € negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Aufgrund der im Vorjahr zeitnah zum Bilanzstichtag erfolgten Veräußerung wesentlicher Umsätze der Aktienoptionen wurden die Aktienoptionen zum 31. Juli 2009 zu diesem Veräußerungspreis als bestem Indikator für den beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die Kursdifferenz zwischen dem Basisstrike der Aktienoptionen und dem Börsenkurs der gesicherten Aktien betrug zum Vorjahresbilanzstichtag kumuliert 9.212 Mio. €. Zum Bilanzstichtag werden die verbleibenden von Porsche gehaltenen Aktienoptionen mit ihrem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 22 Mio. € bewertet. In der Berichtsperiode wurde die Strategie der Absicherung des Aufbaus der Beteiligung an der Volkswagen AG nicht weiter verfolgt.

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe [31] näher erläutert.

## Sonstige Angaben

### [31] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und der Volkswagen Konzern werden aufgrund ihrer Entkonsolidierung in der Berichtsperiode als aufgegebene Geschäftsbereiche klassifiziert. Aus diesem Grunde unterscheiden die Angaben und Erläuterungen zum Finanzrisikomanagement und zu Finanzinstrumenten zwischen Informationen zu diesen aufgegebenen Geschäftsbereichen – für die Vergleichsperiode und das abgelaufene Geschäftsjahr bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung – und Informationen zur Porsche SE und ihren verbleibenden Tochterunternehmen. Angaben zu Bestandsgrößen am Ende der Vergleichsperiode werden um die zusätzliche Angabe „davon fortgeführte Tätigkeiten“ ergänzt. Die dort genannten Beträge betreffen Bestände, die der Porsche SE und ihren verbleibenden Tochtergesellschaften zum 31. Juli 2009 zuzuordnen waren. Die Angaben und Erläuterungen zum Marktpreisrisiko in Abschnitt 4 erfolgen getrennt für die Risiken der Porsche SE und ihrer verbleibenden Tochterunternehmen sowie für die Risiken in den ehemaligen Teilkonzernen Porsche und Volkswagen, die für den Porsche SE Konzern dort in der Vergleichsperiode und bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung bestanden.

#### 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 nach der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation im Porsche SE Konzern, den Status der verbleibenden auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die Überwachung des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH, die Entwicklung des Zinsniveaus an den Kapitalmärkten sowie das Monitoring der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. Im Vorjahr und bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche wurden darüber hinaus insbesondere der Einsatz von Finanzinstrumenten beziehungsweise Derivaten sowie die dafür notwendigen Kontrollverfahren wie beispielsweise eine klare Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung festgelegt. Die Prozesse orientieren sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Kreditinstituten. Dabei werden die Risiken durch geeignete Informationssysteme identifiziert, analysiert und überwacht. Es dürfen nur Geschäfte in zugelassene Finanzinstrumente, nur mit freigegebenen Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden.

Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst. Der Porsche SE Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf über den Einsatz Derivativer Finanzinstrumente. Die in den fortgeführten Tätigkeiten verwendeten Derivativen Finanzinstrumente werden insbesondere für Zwecke des Risikomanagements von Zins- und Aktienkursrisiken sowie für den Verkauf der verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH abgeschlossen. In den aufgegebenen Geschäftsbereichen werden Derivative Finanzinstrumente darüber hinaus zum Risikomanagement von Währungs-, Rohstoff- und Fondspreisrisiken eingesetzt. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt.

Zu weiteren Erläuterungen wird auf das Kapitel zur Risikoberichterstattung 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. Im laufenden Jahr besteht das Kredit- und Ausfallrisiko zudem in Höhe gegebener Finanzgarantien sowie im Vorjahr auch in Höhe der unwiderruflichen Kreditzusagen. Dem Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte wird durch angemessene Wertberichtigungen unter Berücksichtigung bestehender Sicherheiten Rechnung getragen. Zur Reduzierung des Ausfallrisikos bei Originären Finanzinstrumenten werden verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie beispielsweise die Einholung von Einstands- und Freistellungsverpflichtungen oder Haftungsvergütungen. In den aufgegebenen Geschäftsbereichen erfolgt darüber hinaus auch die Einholung von Sicherheiten, Bürgschaften und Kreditwürdigkeitsprüfungen aufgrund von Kreditauskünften und historischen Daten. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie Derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Kontrahenten. Derivative Finanzinstrumente werden nach einheitlichen Vorgaben abgeschlossen und fortlaufend überwacht.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang beziehungsweise dem Lagebericht ersichtlich sind.

Auf eine Darstellung der Klassen mit untergeordneter Bedeutung wird verzichtet.

Das Kredit- und Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte stellt sich nach Bruttobuchwerten folgendermaßen dar:

Mio. €	Weder überfällig noch wert- berichtigt	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Wert- berichtigt	Gesamt
<b>31.7.2010</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Forderungen	4.021	0	0	4.021
Derivative Finanzinstrumente	311	0	0	311
Wertpapiere	0	0	0	0
Flüssige Mittel	898	0	0	898
	<b>5.230</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.230</b>
<b>31.7.2009</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.207	1.291	261	6.759
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	57.996	3.802	1.006	62.804
Sonstige finanzielle Forderungen	3.321	123	124	3.568
Derivative Finanzinstrumente	4.567	0	0	4.567
Wertpapiere	3.436	0	3	3.439
Flüssige Mittel	25.036	0	0	25.036
	<b>99.563</b>	<b>5.216</b>	<b>1.394</b>	<b>106.173</b>
davon fortgeführte Tätigkeiten	2.941	0	0	2.941

Innerhalb des Porsche SE Konzerns existieren keinerlei überfällige zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente.

Mio. €	2009/10	2008/09	davon fortgeführte Tätigkeiten
Wertberichtigungen zum 1.8.	864	48	0
Kursdifferenzen	0	1	0
Zuführung	0	841	0
Verbrauch	0	24	0
Auflösung	0	2	0
Veränderung Konsolidierungskreis	-864	0	0
<b>Wertberichtigungen zum 31.7.</b>	<b>0</b>	<b>864</b>	<b>0</b>

In der Berichtsperiode bestand kein Wertberichtigungsbedarf. Die den aufgegebenen Geschäftsbereichen zuzuordnenden Wertberichtigungen des Vorjahres entfallen im Wesentlichen auf

die Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung wird für den Vorjahreszeitraum auf eine weitere Aufgliederung dieser Wertberichtigungen verzichtet.

Die Bonitätseinstufung der Bruttobuchwerte weder überfälliger noch wertberichtigter finanzieller Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	Gesamt
<b>31.7.2010</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	0	0	0
Sonstige finanzielle Forderungen	4.021	0	4.021
Derivative Finanzinstrumente	311	0	311
Wertpapiere	0	0	0
Flüssige Mittel	898	0	898
	<b>5.230</b>	<b>0</b>	<b>5.230</b>
<b>31.7.2009</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.207	0	5.207
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	50.351	7.645	57.996
Sonstige finanzielle Forderungen	3.320	1	3.321
Derivative Finanzinstrumente	4.567	0	4.567
Wertpapiere	2.253	0	2.253
Flüssige Mittel	25.036	0	25.036
	<b>90.734</b>	<b>7.646</b>	<b>98.380</b>
davon fortgeführte Tätigkeiten	2.941	0	2.941

Im Porsche SE Konzern erfolgte in den aufgegebenen Geschäftsbereichen bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgte dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kamen Rating-Systeme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. Nach der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche sind zum Bilanzstichtag keine derartigen Kredit- und Leasingverträge verblieben. In den fortgeführten Tätigkeiten erfolgt die Zuordnung zu den Risikoklassen auf Basis von externen Ratings oder der Liquiditätsplanungen der Kreditnehmer, welche deren Zahlungsfähigkeit belegen. In letzterem Fall wird auch die Einhaltung sämtlicher vorhandener Covenants aus anderen Kreditvereinbarungen zum Bilanzstichtag überprüft.

Im Vorjahr erfolgte für Eigenkapitalinstrumente keine Bonitätseinstufung. Dies gilt nicht für Optionen auf Eigenkapitalinstrumente.

Zum Bilanzstichtag liegen keine überfälligen nicht wertberichtigten finanziellen Vermögenswerte vor. Die Fälligkeiten der Bruttobuchwerte überfälliger nicht wertberichtigter finanzieller Vermögenswerte gliederten sich zum Bilanzstichtag der Vorperiode wie folgt:

Mio. €	Überfällig			
	Bis 30 Tage	Mehr als 30 Tage bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage	Gesamt
<b>31.7.2009</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	706	339	246	1.291
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.504	1.267	31	3.802
Sonstige finanzielle Forderungen	21	27	75	123
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	0
Wertpapiere	0	0	0	0
Flüssige Mittel	0	0	0	0
	<b>3.231</b>	<b>1.633</b>	<b>352</b>	<b>5.216</b>
davon fortgeführte Tätigkeiten	0	0	0	0

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche enthalten zum Vorjahresbilanzstichtag einen Betrag in Höhe von 1.162 Mio. €, bei dem zur Vermeidung einer Überfälligkeit Vertragsänderungen vorgenommen wurden. Diese Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Zum Vorjahresbilanzstichtag bestanden auf Ebene der aufgegebenen Geschäftsbereiche in Höhe von 226 Mio. € Sicherheiten, die ohne Zahlungsverzug des Schuldners verwertbar waren. Es handelte sich um Bankgarantien, Bankbürgschaften, Rückgriffsrechte sowie in geringem Umfang um Hypotheken. Sicherheiten auf Ebene der aufgegebenen Geschäftsbereiche, die die Ansatzkriterien nach IFRS erfüllten, wurden im Vorjahr in Höhe von 173 Mio. € bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge und andere finanzielle Vermögenswerte, die in der Regel in liquide Mittel umgewandelt werden konnten. Für überfällige, aber nicht wertgeminderte Forderungen und für wertgeminderte Forderungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche wurden zum 31. Juli 2009 Sicherheiten in Höhe von 45 Mio. € gehalten. Daneben bestanden für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die überfällig, aber nicht wertgemindert oder wertgemindert waren, teilweise Eigentumsvorbehalte aus Fahrzeugverkäufen.

### 3 Liquiditätsrisiko

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche SE Konzerns wird durch eine rollierende 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 nunmehr 8.500 Mio. €, von dem aktuell jedoch nur 7.000 Mio. € in Anspruch genommen werden, so dass eine noch ungenutzte Linie in Höhe von 1.500 Mio. € für die Porsche SE verbleibt. In den aufgegebenen Geschäftsbereichen lagen

vor deren Entkonsolidierung darüber hinaus weltweit zur Verfügung stehende Daueremissionsprogramme (Verbriefungen) vor. Auf die Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken auf Ebene des Porsche SE Konzerns, im Volkswagen Konzern und im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern sowie auf Risiken im Zusammenhang mit finanzwirtschaftlichen Kennzahlen innerhalb der Risikoberichterstattung im Konzernlagebericht wird verwiesen. Die liquiden Mittel umfassen die in der Bilanz ausgewiesenen Flüssigen Mittel (zur Zusammensetzung wird auf Anhangangabe [13] verwiesen). In den aufgegebenen Geschäftsbereichen lagen vor deren Entkonsolidierung darüber hinaus kurzfristig liquidierbare Wertpapiere vor, die den liquiden Mitteln zugeordnet sind.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten:

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
<b>31.7.2010</b>				
Finanzschulden	5.418	6.435	0	11.853
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6	0	0	6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	7	149	0	156
Derivative Finanzinstrumente	22	0	0	22
Finanzgarantien	3.248	0	0	3.248
	<b>8.701</b>	<b>6.584</b>	<b>0</b>	<b>15.285</b>
<b>31.7.2009</b>				
Finanzschulden	46.984	41.469	5.483	93.936
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.541	7	1	11.549
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.974	1.791	76	4.841
Derivative Finanzinstrumente	36.421	34.105	64	70.590
Finanzgarantien	0	0	0	0
	<b>97.920</b>	<b>77.372</b>	<b>5.624</b>	<b>180.916</b>
davon fortgeführte Tätigkeiten	13.332	0	0	13.332

Im Posten Derivative Finanzinstrumente sind alle Zahlungsmittelabflüsse Derivativer Finanzinstrumente mit negativem und positivem Buchwert zusammengefasst. Dabei handelt es sich im laufenden Jahr um Zinssicherungen sowie um Effekte aus der im Vorjahr verfolgten, im Berichtsjahr jedoch aufgegebenen Strategie zur Aktienkurssicherung. Im Vorjahr handelte es sich im Wesentlichen um Währungssicherungsderivate der aufgegebenen Geschäftsbereiche, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden war. Zudem wurden in diesem Posten auch die Mittelabflüsse für Aktienkurssicherungen ausgewiesen. Sofern bei Derivaten ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden war, stehen den Auszahlungen grundsätzlich Zahlungsmittelzuflüsse in entsprechender Höhe gegenüber. Diese Zahlungsmittelzuflüsse werden in der Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen. Mit Berücksichtigung der Zahlungsmittelzuflüsse würden die in der Fälligkeitsanalyse dargestellten Zahlungsmittelabflüsse im Vorjahr deutlich niedriger ausfallen.

Die Finanzgarantien sind im Wesentlichen für Finanzschulden des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns ausgesprochen. Für diese Finanzgarantien liegt eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe von 49,9 % vor; dies entspricht einer Freistellungserklärung in Höhe von 1.621 Mio. €. Im Vorjahr bestand kein Liquiditätsrisiko aus Finanzgarantien, da der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern zum 31. Juli 2009 vollkonsolidiert war und die GLV und die hiermit in Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge noch nicht bestanden.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen zum Vorjahresbilanzstichtag sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, Anhangangabe [33] zu entnehmen.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang und dem Lagebericht ersichtlich sind.

## **4 Marktpreisrisiko**

### 4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit sind die fortgeführten Tätigkeiten Zins- und Aktienkursrisiken sowie Risiken aus den Put- und Call-Optionen auf die verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH ausgesetzt. In den aufgegebenen Geschäftsbereichen lagen vor deren Entkonsolidierung darüber hinaus Währungs-, Rohstoffpreis- und Fondspreisrisiken vor. Die Risiken der fortgeführten Tätigkeiten resultieren aus Finanzierungsaktivitäten, den verbleibenden auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, aus den Schwankungen im Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH und in geringem Umfang aus der Geldanlage. In den aufgegebenen Geschäftsbereichen lagen vor deren Entkonsolidierung darüber hinaus Risiken aus Fremdwährungstransaktionen im Rahmen des operativen Geschäfts, Fondspreisrisiken sowie Risiken aus der Beschaffung von Rohstoffen vor. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch die Finanzabteilung der Porsche SE koordiniert beziehungsweise vor der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche auch durch die Konzern-Treasuries der jeweiligen Geschäftsbereiche durchgeführt beziehungsweise 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 mit freigegebenen Kontrahenten eingegangen werden.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang beziehungsweise dem Lagebericht ersichtlich sind.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus Originären und Derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen in den fortgeführten Tätigkeiten zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Das Marktpreisrisiko aus der Zinssicherung und der Put- sowie Call-Option auf die verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH wird auf Basis einer Sensitivitätsanalyse ermittelt, für die Aktienkursrisiken wird das Marktpreisrisiko mit Hilfe eines Value-at-Risk-Modells dargestellt.

Aufgrund der im Geschäftsjahr 2009/10 erfolgten Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche werden die Risiken im laufenden Geschäftsjahr abweichend zum Vorjahr nicht getrennt nach den Bereichen Finanzdienstleistungen und Automobile dargestellt. Das Zins- und das Aktienkursrisiko der fortgeführten Tätigkeiten war im Vorjahr dem Bereich Automobile zugeordnet.

In den aufgegebenen Geschäftsbereichen wurde vor deren Entkonsolidierung für die Bewertung der Währungs- und Zinsrisiken des Bereichs Finanzdienstleistungen ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt. Die Marktpreisrisiken des Bereichs Automobile für Zins- und Währungssicherungen sowie für Anlagerisiken aus dem Asset Management dieser Geschäftsbereiche wurden im Wesentlichen mithilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt, während für die Aktienkursrisiken ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt wurde.

Im Rahmen der Value-at-Risk-Berechnung wird auf Grundlage einer historischen Simulation die potenzielle Veränderung des Marktpreises ermittelt. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt. Der Value-at-Risk gibt im Sinne einer Maximalbetrachtung den potenziellen künftigen Verlust eines bestimmten Portfolios über einen vorgegebenen Zeitraum (Haltedauer) mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit an, der vermutlich nicht überschritten wird. Das Risikomaß sagt jedoch nichts über Verteilung und erwartete Verlusthöhe aus, falls tatsächlich eine Überschreitung stattfindet.

## 4.2 Marktpreisrisiken in den fortgeführten Tätigkeiten

### 4.2.1 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze. Dies hat bei Tagesgeldern sowie bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Verbindlichkeiten Auswirkungen auf das laufende Zinsergebnis, kann sich daneben aber auch auf den bilanzierten Marktwert bei festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten auswirken. Zur Sicherung der variabel verzinslichen Verbindlichkeiten werden Zinskontrakte abgeschlossen.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Hierbei werden Effekte der Risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital dargestellt. Eine Erhöhung des Marktzinsniveaus zum 31. Juli 2010 um 100 bps hätte sich, wie im Vorjahr, nicht auf das Eigenkapital ausgewirkt. Ein Absinken des Marktzinsniveaus zum 31. Juli 2010 um 50 bps hätte sich, wie im Vorjahr, ebenfalls nicht auf das Eigenkapital ausgewirkt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2010 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 7 Mio. € höher (Vorjahr: 57 Mio. € niedriger) gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2010 um 50 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis der fortgeführten Tätigkeiten um 0 Mio. € niedriger (Vorjahr: wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis der fortgeführten Tätigkeiten um 57 Mio. € höher) gewesen.

#### 4.2.2 Aktienkursrisiko

Im Zusammenhang mit der ehemals geplanten Aufstockung des Anteils an der Volkswagen AG wurden Kurssicherungsgeschäfte abgeschlossen. Dabei handelt es sich um Aktienoptionen. Auf Grundlage einer historischen Simulation auf Basis der letzten 360 Tage und bei einer Haltedauer von 10 Tagen und einem Konfidenzniveau von 95 % sowie unter Zugrundelegung der beizulegenden Zeitwerte beträgt der Value-at-Risk in den fortgeführten Tätigkeiten 65 Mio. € (Vorjahr: 1.237 Mio. €).

Im Vorjahr befand sich die Porsche SE zum Abschlussstichtag in fortgeschrittenen Verhandlungen über die Veräußerung wesentlicher Umfänge der Aktienoptionen. Die Veräußerung kurz nach dem Bilanzstichtag führte zu einer starken Abnahme des Value-at-Risk aus in der Vergleichsperiode durchgeführten Aktienkurssicherungsgeschäften. Er beträgt zum Vorjahresbilanzstichtag unter Berücksichtigung der danach stattgefundenen Veräußerung für die fortgeführten Tätigkeiten 175 Mio. €.

#### 4.2.3 Risiko aus Put- und Call-Option auf die verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH

Das Marktpreisrisiko resultiert aus der Schwankung des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH. Dies hat Auswirkungen auf die Bewertung der Put- und der Call-Option und damit auf deren Bewertung in der Bilanz sowie das Ergebnis in der Gewinn- und Verlustrechnung. Das Risiko aus der Schwankung des Unternehmenswerts wird mittels einer Sensitivitätsanalyse ermittelt.

Wenn der Unternehmenswert zum 31. Juli 2010 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 132 Mio. € niedriger ausgefallen. Wenn der Unternehmenswert zum 31. Juli 2010 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 133 Mio. € höher ausgefallen.

Des Weiteren wirkt sich die Einschätzung des Vorstands zur Wahrscheinlichkeit des Bedingungseintritts auf den Bilanzansatz beider Optionen aus. Eine Änderung der Einschätzung zum Bedingungseintritt erhöht bzw. vermindert den Bilanzansatz und wirkt sich entsprechend auf die Ertragslage des Porsche SE Konzerns aus. Auf unsere Erläuterungen im Prognosebericht des Konzernlageberichts der Porsche SE wird verwiesen.

Eine teilweise kompensatorische Wirkung ergibt sich aus der Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG at Equity, da sich die Bilanzierung der Optionen auf Ebene Volkswagen AG gegenläufig im anteiligen, der Porsche SE zuzurechnenden Ergebnis auswirkt.

#### 4.3 Marktpreisrisiken des Vorjahres im aufgegebenen Geschäftsbereich Porsche Zwischenholding GmbH Konzern (ehemals Porsche Teilkonzern)

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich auf die Marktpreisrisikosituation in der Vergleichsperiode sowie in der Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung.

##### 4.3.1 Marktpreisrisiko im Bereich Automobile

###### 4.3.1.1 Währungsrisiko

Währungsrisiken aus laufenden Forderungen, Verbindlichkeiten und Schulden sowie aus hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen wurden im Vorjahr und in der Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche, sofern wirtschaftlich sinnvoll, mit Devisentermingeschäften, Devisenoptionen und kombinierten Optionsgeschäften gesichert. Bei der Absicherung von Wertschwankungen künftiger Cashflows aus erwarteten hochwahrscheinlichen Transaktionen handelte es sich im Wesentlichen um geplante Umsätze in Fremdwährung. Zum 31. Juli 2009 bestanden Währungssicherungen insbesondere für die Währungen US-Dollar, Britisches Pfund und Japanischer Yen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 fanden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern Finanzinstrumente einging. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % höher bewertet worden wären, wäre das Eigenkapital im Vorjahr um 688 Mio. € höher gewesen. Wenn die jeweiligen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % niedriger bewertet worden wären, wäre das Eigenkapital im Vorjahr um 555 Mio. € niedriger gewesen. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % höher bewertet worden wären, wäre das Ergebnis im Vorjahr um 33 Mio. € höher gewesen. Wenn die jeweiligen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % niedriger bewertet worden wären, wäre das Ergebnis im Vorjahr um 80 Mio. € niedriger gewesen.

###### 4.3.1.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Bereich Automobile resultierte im Vorjahr und der Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche aus Änderungen der Marktzinssätze. Diese Änderungen hatten vor allem bei Tagesgeldern sowie bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten Auswirkungen auf das laufende Zinsergebnis, konnten sich daneben aber auch auf den bilanzierten Marktwert bei festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten auswirken. Zur Sicherung wurden im Vorjahr und im laufenden Geschäftsjahr bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 wurden für den Bereich Automobile mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Hierbei wurden Effekte der Risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital dargestellt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps höher

bewertet worden wäre, wäre das Eigenkapital um 9 Mio. € niedriger gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, hätten sich zu diesem Zeitpunkt keine Auswirkungen auf das Eigenkapital ergeben. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps höher bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis um 57 Mio. € niedriger gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis um 57 Mio. € höher gewesen.

#### 4.3.1.3 Anlagerisiko aus dem Asset Management

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern hatte zum Vorjahresbilanzstichtag und im laufenden Geschäftsjahr bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche einen Teil seiner liquiden Mittel in Wertpapier-Spezialfonds angelegt. Die Anlagepolitik orientierte sich auch hier an dem Grundsatz, dass die Sicherheit der Anlagen eindeutig Vorrang vor dem Erzielen einer außergewöhnlichen Rendite hat. Bei einer Haltedauer von 30 Tagen und einem Konfidenzniveau von 95 % betrug der Value-at-Risk für das Anlagerisiko für das Vorjahresgeschäftsjahr 1 Mio. €.

#### 4.3.2 Marktpreisrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen

Im Bereich Finanzdienstleistungen dieses aufgegebenen Geschäftsbereichs wurde das Zinsrisiko minimiert, indem durch geeignete Geschäftsmodelle oder durch Zinsswaps die Belastungen der Finanzierung und der Refinanzierung weitestgehend ausgeglichen wurden. Somit bestand im Vorjahr und im laufenden Geschäftsjahr bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche in diesem Bereich kein wesentliches Risiko aufgrund einer Zinsänderung. Die Geschäftstätigkeit der Finanzdienstleistungsgesellschaften findet im jeweiligen Währungsraum statt, weshalb auch das Währungsrisiko nicht wesentlich war.

#### 4.4 Marktpreisrisiken des Vorjahres in dem aufgegebenen Geschäftsbereich Volkswagen Konzern (ehemals Teilkonzern Volkswagen)

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich auf die Marktpreisrisikosituation in der Vergleichsperiode sowie in der Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung.

##### 4.4.1 Marktpreisrisiko im Bereich Automobile

###### 4.4.1.1 Währungsrisiko

Währungsrisiken aus laufenden Forderungen, Verbindlichkeiten und Schulden sowie aus hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen wurden im Vorjahr und in der Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung, sofern wirtschaftlich sinnvoll, mit Devisentermingeschäften, Devisenoptionen, Währungsswaps und kombinierten Zins-/Währungsswaps gesichert. Diese Geschäfte bezogen sich auf die Kurssicherung aller Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgten. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz. Bei der Absicherung von Wertschwankungen

künftiger Cashflows aus erwarteten hochwahrscheinlichen Transaktionen handelte es sich im Wesentlichen um geplante Umsätze in Fremdwährung. Zum 31. Juli 2009 bestanden Währungssicherungen insbesondere für die Währungen US-Dollar, Britisches Pfund, Mexikanischer Peso, Russischer Rubel, Schwedische Krone, Tschechische Krone, Schweizer Franken und Japanischer Yen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 fanden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente einging. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % auf- oder abgewertet hätten, hätten sich in Bezug auf die nachfolgenden Relationen zu diesem Zeitpunkt die folgenden Effekte auf das Eigenkapital und das Ergebnis vor Ertragsteuern ergeben.

	<b>31.7.2009</b>	
Mio. €	+10%	-10%
<b>Währungsrelation</b>		
<b>EUR/Fremdwährung</b>		
Eigenkapital	2.054	-1.645
Ergebnis vor Ertragsteuern	-461	246
<b>GBP/USD</b>		
Eigenkapital	66	-66
Ergebnis vor Ertragsteuern	1	0
<b>USD/MXN</b>		
Eigenkapital	31	-31
Ergebnis vor Ertragsteuern	-6	6
<b>CZK/USD</b>		
Eigenkapital	50	-50
Ergebnis vor Ertragsteuern	-3	3
<b>Sonstige nicht-EUR / Fremdwährung</b>		
Eigenkapital	82	-82
Ergebnis vor Ertragsteuern	-26	26

#### 4.4.1.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Bereich Automobile resultierte im Vorjahr und in der Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung aus Änderungen der Marktzinssätze. Diese Änderungen hatten vor allem bei Tagesgeldern sowie bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten Auswirkungen auf das laufende Zinsergebnis, konnten sich daneben aber

auch auf den bilanzierten Marktwert bei festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten auswirken. Zur Sicherung werden im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cashflow Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps, kombinierte Zins-/ Währungsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen. Konzerninterne Finanzierungen werden in der Regel fristenkongruent zur Refinanzierung strukturiert.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 wurden für den Bereich Automobile mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Hierbei wurden Effekte der Risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital dargestellt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps höher bewertet worden wäre, wäre das Eigenkapital zu diesem Zeitpunkt um 10 Mio. € niedriger gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, wäre das Eigenkapital zu diesem Zeitpunkt um 13 Mio. € höher gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps höher bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis zu diesem Zeitpunkt um 5 Mio. € niedriger gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis zu diesem Zeitpunkt um 1 Mio. € höher gewesen.

#### 4.4.1.3 Anlagerisiko aus dem Asset Management

Der Volkswagen Konzern hatte zum Vorjahresbilanzstichtag einen Teil seiner liquiden Mittel in Wertpapier-Spezialfonds angelegt. Diese unterlagen insbesondere einem Aktien- und Anleiherisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben konnte. Den Risiken wurde zunächst durch eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte entgegengewirkt. Daneben wurden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungsgeschäfte in Form von Futures-Kontrakten eingesetzt. Wenn zum 31. Juli 2009 die Aktienkurse um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 54 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen.

#### 4.4.1.4 Rohstoffpreisisiko

Rohstoffrisiken für den Bereich Automobile resultieren aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Nicht-Eisenmetallen und Edelmetallen sowie Kohle und CO<sub>2</sub>-Zertifikaten. Zur Begrenzung dieser Risiken wurden im vergangenen Geschäftsjahr Termingeschäfte abgeschlossen. Für die Sicherung der Rohstoffrisiken aus Aluminium und Kupfer erfolgte die Bilanzierung als Hedge Accounting nach IAS 39.

Rohstoffpreisisiken im Sinne von IFRS 7 wurden mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Diese stellten den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis und das Eigenkapital dar.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Metalle zum 31. Juli 2009 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis zu diesem Zeitpunkt um 49 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen. Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Juli 2009 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital zu diesem Zeitpunkt um 74 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen.

#### 4.4.1.5 Marktpreisrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen

Das Währungsrisiko des Bereichs Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken wurden in der Vergleichsperiode durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Für das Fair-Value-Hedging auf Portfoliobasis wurden festverzinsliche Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Schwankungen des risikolosen Basiszinssatzes abgesichert. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Vermögenswerte und Schulden wurden für die Restlaufzeit zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die resultierenden Auswirkungen in der Gewinn- und Verlustrechnung wurden durch gegenläufige Effekte der Zinssicherungsgeschäfte kompensiert.

Der Value-at-Risk wurde auf Grundlage einer historischen Simulation auf Basis der letzten 250 Handelstage und bei einer Haltedauer von 10 Tagen sowie einem Konfidenzniveau von 99 % und der potentiellen Veränderung von Finanzinstrumenten bei Variationen von Zinssätzen und Wechselkursen ermittelt.

Zum 31. Juli 2009 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 46 Mio. € und für das Währungsrisiko 99 Mio. €.

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Bereichs Finanzdienstleistungen betrug 108 Mio. €.

## 5 Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

In den fortgeführten Tätigkeiten erfolgt keine Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Die nachfolgende qualitative Darstellung der Methoden zur Überwachung der Effektivität bezieht sich aus diesem Grunde ausschließlich auf die Vorgehensweise in den aufgegebenen Geschäftsbereichen bis zu deren Entkonsolidierung.

Zu Beginn der Absicherung wurden in den aufgegebenen Geschäftsbereichen sowohl die Sicherungsbeziehung als auch die Risikomanagementzielsetzungen und -strategien im Hinblick auf die Absicherung formal festgelegt und dokumentiert. Die Dokumentation enthielt die Festlegung des Sicherungsinstruments, des Grundgeschäfts oder der abgesicherten Transaktion sowie die Art des abgesicherten Risikos und eine Beschreibung, wie das Unternehmen die Wirksamkeit des Sicherungsinstruments bei der Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Cashflows des gesicherten Grundgeschäfts ermittelt. Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wurde sowohl prospektiv als auch retrospektiv laufend überwacht. Zur prospektiven Effektivitätsmessung wurden die Critical-Terms-Match-Methode sowie statistische Methoden in Form von Regressionsanalysen verwendet. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgte mittels eines Effektivitätstests in Form der Dollar-Offset-Methode oder in Form einer Regressionsanalyse.

Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Bei Anwendung der Regressionsanalyse wird die Wertentwicklung des Grundgeschäftes als unabhängige, die des Sicherungsgeschäftes als abhängige Größe dargestellt. Die Klassifizierung als wirksame Sicherungsbeziehung erfolgte bei hinreichenden Bestimmtheitsmaßen und Steigungsfaktoren.

Die nachfolgende Tabelle enthält sowohl die Nominalvolumen für in Sicherungsbeziehungen bilanzierte Derivative Finanzinstrumente als auch die Nominalvolumen für nicht in Sicherungsbeziehungen bilanzierte Derivative Finanzinstrumenten:

Mio. €	Nominalvolumen			Nominalvolumen gesamt
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre	
<b>31.7.2010</b>				
Währungssicherung	0	0	0	0
Zinssicherung	5.000	2.000	0	7.000
Wareterminkontrakte	0	0	0	0
Aktienkurssicherung mit positivem Buchwert	469	0	0	469
Aktienkurssicherung mit negativem Buchwert	469	0	0	469
Put- und Call-Option	0	7.786	0	7.786
	<b>5.938</b>	<b>9.786</b>	<b>0</b>	<b>15.724</b>
<b>31.7.2009</b>				
Währungssicherung	25.441	29.832	50	55.323
Zinssicherung	17.166	39.134	2.114	58.414
Wareterminkontrakte	463	867	33	1.363
Aktienkurssicherung mit positivem Buchwert	8.575	0	0	8.575
Aktienkurssicherung mit negativem Buchwert	8.575	0	0	8.575
Put- und Call-Option	0	0	0	0
	<b>60.220</b>	<b>69.833</b>	<b>2.197</b>	<b>132.250</b>
davon fortgeführte Tätigkeiten	17.093	0	0	17.093

Für die im Vorjahr noch verfolgte, aber in dieser Berichtsperiode aufgegebenene Strategie zur Aktienkurssicherung wird kein Hedge Accounting angewendet. Durch die Veräußerung von Aktienoptionen wenige Tage nach dem Vorjahresbilanzstichtag sanken die Nominalvolumina der Aktienkurssicherung mit positiven beziehungsweise negativen Buchwerten in den fortgeführten Tätigkeiten auf jeweils 1.579 Mio. €.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow Hedges in den aufgegebenen Geschäftsbereichen wurden im Vorjahr im Wesentlichen korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Marktwerte der Derivat-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags, teilweise auch anhand historischer Daten, sofern keine geeignete Marktdaten verfügbar sind, sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Die obige Tabelle enthält die Nominalvolumina der aktiven und passiven Derivativen Finanzinstrumente.

## 6 Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die Ermittlung der Marktwerte von Finanzinstrumenten erfolgt anhand von Börsennotierungen, von Referenzkursen oder von anerkannten Berechnungsmodellen, wie beispielsweise der Discounted Cashflow-Methode. Dabei werden im Bedarfsfalle folgende Zinsstrukturkurven zugrunde gelegt (Angaben in %):

31.7.2010	EUR
Zins für sechs Monate	1,11
Zins für ein Jahr	1,39
Zins für fünf Jahre	2,15
Zins für zehn Jahre	2,95
Zins für fünfzehn Jahre	3,33

31.7.2009	EUR	USD	GBP	MXN	AUD
Zins für sechs Monate	1,13 – 1,31	0,93 – 1,11	1,10 – 1,41	4,70	3,81
Zins für ein Jahr	1,35 – 1,50	1,50 – 1,61	1,42 – 1,70	4,74	4,40
Zins für fünf Jahre	2,81 – 2,90	2,90 – 2,99	3,67	7,17	5,71
Zins für zehn Jahre	3,56 – 3,65	3,69 – 3,85	4,14 – 4,24	8,14	6,09
Zins für fünfzehn Jahre	3,94 – 4,05	3,98 – 4,13	4,36 – 4,46	–	6,12

31.7.2009	RUB	CHF	JPY	CAD	SEK	CZK
Zins für sechs Monate	12,38 – 13,00	0,47 – 0,51	0,64 – 0,70	1,10	1,33	2,30
Zins für ein Jahr	11,75 – 12,76	0,77 – 0,81	0,83 – 0,87	1,60	1,60	2,58
Zins für fünf Jahre	11,85 – 12,28	1,70 – 0,81	0,89 – 0,92	2,76	2,84	3,47
Zins für zehn Jahre	12,05 – 12,30	2,52 – 2,72	1,39 – 1,49	3,60	3,72	3,84
Zins für fünfzehn Jahre	12,30	2,53 – 3,10	1,71 – 1,84	4,25	–	4,15

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	31.7.2010		31.7.2009			
		Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert		Beizulegender Zeitwert	
				davon fortgeführte Tätigkeiten		davon fortgeführte Tätigkeiten	
<b>Aktiva</b>							
Übrige Finanzanlagen	AfS	0	0	678	0	678	0
Sonstige Ausleihungen	LaR	0	0	2	0	2	0
Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen	n/a	0	0	8	0	8	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	0	0	6.707	0	6.707	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	LaR/IAS 17	0	0	62.152	0	62.510	0
Derivative Finanzinstrumente		311	311	4.567	770	4.567	770
Hedge Accounting	n/a	0	0	3.228	0	3.228	0
Währungssicherung	HfT	0	0	467	0	467	0
Zinssicherung	HfT	2	2	15	0	15	0
Aktienkursversicherung	HfT	8	8	774	770	774	770
Wareterminkontrakte	HfT	0	0	83	0	83	0
Sonstige Derivate	HfT	301	301	0	0	0	0
Sonstige finanzielle Forderungen	LaR	4.020	4.020	3.411	1	3.541	1
Finanzgarantien	LaR	1	1	0	0	0	0
Wertpapiere		0	0	3.437	0	3.437	0
Zum Fair Value bewertet	AfS/HfT/FVtPL	0	0	3.437	0	3.437	0
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	HtM	0	0	0	0	0	0
Flüssige Mittel	LaR	898	898	25.036	2.170	25.036	2.170
<b>Passiva</b>							
Finanzschulden		10.825	10.825	93.621	10.848	94.528	10.848
Finanzschulden	FLAC	10.825	10.825	91.440	10.848	92.343	10.848
Finanzschulden	n/a	0	0	2.181	0	2.185	0
Verbindlichkeiten aus langfristigen Entwicklungsaufträgen	n/a	0	0	2	0	2	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	6	6	11.223	4	11.223	4
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	153	153	2.285	6	2.363	6
Derivative Finanzinstrumente		417	417	3.788	1.889	3.788	1.889
Hedge Accounting	n/a	0	0	1.258	0	1.258	0
Währungssicherung	HfT	0	0	624	0	624	0
Zinssicherung	HfT	0	0	13	0	13	0
Aktienkursversicherung	HfT	22	22	1.893	1.889	1.893	1.889
Sonstige Derivate	HfT	395	395	0	0	0	0

Der beizulegende Zeitwert von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten wie Forderungen und Verbindlichkeiten wird durch Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der beizulegende Zeitwert für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Zum Bilanzstichtag der Vergleichsperiode wurde der beizulegende Zeitwert der den aufgegebenen Geschäftsbereichen zuzuordnenden Forderungen aus Finanzdienstleistungen ermittelt, indem anstatt des internen Zinssatzes die am Bilanzstichtag aktuellen Marktzinssätze verwendet wurden.

In der Bilanz werden die beizulegenden Zeitwerte der Finanzderivate unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bzw. den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Put- und Call-Option auf die verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH wird in diesen Bilanzpositionen unter den Sonstigen Derivaten ausgewiesen.

Im Vorjahr wurden in den aufgegebenen Geschäftsbereichen unter Forderungen aus Finanzdienstleistungen Vermögenswerte in Höhe von 18.832 Mio. € ausgewiesen, die nach IAS 17 bewertet wurden.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, lassen sich in die folgende Bewertungshierarchie einstufen:

Mio. €	31.7.2010	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>				
Übrige Finanzanlagen	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	311	0	2	309
Zum Fair Value bewertete Wertpapiere	0	0	0	0
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	311	0	2	309
<b>Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Derivative Finanzinstrumente	417	0	0	417
Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	417	0	0	417

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten, zum Beispiel von Wertpapieren, gezeigt, 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 über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem 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 verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH erfolgt

daher zu Level 3. Für die auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG erfolgte zu Beginn des Geschäftsjahres die Bewertung auf Basis des jüngsten Geschäftsvorfalles zwischen sachverständigen, vertragswilligen und unabhängigen Geschäftspartnern. Für diesen Zeitraum erfolgt die Zuordnung dieser auf Barausgleich gerichteten Optionen zu Level 2. Seither erfolgt deren Bewertung auf Basis eines anerkannten Bewertungsverfahrens. Die Inputfaktoren für diese Bewertungsverfahren werden nicht ausschließlich marktbezogen ermittelt, sondern basieren teilweise auf historischen Daten. Seit dem Zeitpunkt des Beginns der Anwendung des anerkannten Bewertungsverfahrens bis zum Geschäftsjahresende erfolgt die Zuordnung der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG zu Level 3.

Auf die Darstellung von Angaben für die Vergleichsperiode wurde in Übereinstimmung mit IFRS 7.44G verzichtet.

Die Veränderung der beizulegenden Zeitwerte, die im Geschäftsjahr 2009/10 Level 3 zugeordnet wurden, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Mio. €	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden
<b>Stand am 1.8.2009 <sup>1</sup></b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Zugänge (Zukäufe)	256	803
Umgliederung von Level 2 in Level 3	0	408
Gesamtergebnis	81	-170
erfolgswirksam	81	-170
erfolgsneutral	0	0
Abgang (Verkäufe)	28	964
<b>Stand am 31.7.2010</b>	<b>309</b>	<b>417</b>
<b>Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse</b>		
Sonstiges betriebliches Ergebnis	81	-170
davon entfallend auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	301	-395

<sup>1</sup> nur fortgeführte Tätigkeit

Die für die Bewertung der von der Porsche SE gehaltenen Optionen auf die verbleibenden Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert sowie die Einschätzung des Vorstands zur Wahrscheinlichkeit der Ausübung. Die Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis werden in Kapitel 4.2.3 dieser Anhangangabe dargestellt.

Für die Ermittlung der Sensitivität des beizulegenden Zeitwerts der auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG wurde der Inputfaktor Volatilität verändert. Wenn sich für die Ermittlung der Volatilität der Betrachtungszeitraum um 30 Tage verringert hätte, wäre das Ergebnis um 1 Mio. € niedriger ausgefallen; wenn sich der Betrachtungszeitraum um 30 Tage verlängert hätte, wäre das Ergebnis um 1 Mio. € höher ausgefallen.

Die Zuordnung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden im Sinne des IAS 39 auf die jeweiligen Bewertungskategorien stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Buchwerte		
	31.7.2010	31.7.2009	davon fortgeführte Tätigkeiten
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	311	1.411	770
beim erstmaligen Ansatz designiert (FVtPL)	0	32	0
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	311	1.379	770
Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen (HtM)	0	0	0
Kredite und Forderungen (LaR)	4.919	78.476	2.171
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	0	4.043	0
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	417	2.530	1.889
beim erstmaligen Ansatz designiert (FVtPL)	0	0	0
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	417	2.530	1.889
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	10.984	104.948	10.859

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Nettoergebnis		
	2009/10 <sup>1</sup>	2008/09	davon fortgeführte Tätigkeiten
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente	- 135	- 2.285	- 2.443
beim erstmaligen Ansatz designiert (FVtPL)	0	- 57	0
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	- 135	- 2.228	- 2.443
Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen (HtM)	0	1	0
Kredite und Forderungen (LaR)	121	1.599	106
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	0	- 54	20
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	- 755	- 2.595	- 517

<sup>1</sup> nur fortgeführte Tätigkeiten

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten ergeben sich aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert inklusive Zinsen, in den aufgegebenen Geschäftsbereichen zuzüglich der Währungsumrechnungsergebnisse.

Die in den aufgegebenen Geschäftsbereichen im Vorjahr erwirtschafteten Nettoergebnisse aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten bestanden vornehmlich aus Erträgen und Aufwendungen aus Wertpapieren einschließlich Veräußerungsergebnissen, Wertberichtigungen auf Beteiligungen sowie Effekten aus der Währungsumrechnung.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Kredite und Forderungen umfassen Zinserträge. In der Vergleichsperiode enthielten die Nettoergebnisse aus der Kategorie Kredite und Forderungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche auch Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IAS 39, Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kredit- und Leasinggeschäft der Finanzdienstleistungsbereiche sowie Effekte aus der Währungsumrechnung.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten setzen sich vor allem aus Zinsaufwendungen und Effekten aus der Währungsumrechnung zusammen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	2010		2009	
				davon fortgeführte Tätigkeiten
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	0	- 362	0	
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	0	307	0	
Ineffektiver Teil von Cashflow Hedges	0	7	0	

Als ineffektiver Teil von Cashflow Hedges wurden in den aufgegebenen Geschäftsbereichen die Erträge oder Aufwendungen aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Grundgeschäfte übersteigen, bei denen aber insgesamt eine Effektivität im zulässigen Rahmen zwischen 80 % und 125 % nachgewiesen werden konnte. Diese Erträge beziehungsweise Aufwendungen wurden im Vorjahr und in der Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung unmittelbar in den Sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Sonstigen betrieblichen Aufwendungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche, die in das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen umgegliedert wurden, erfasst.

Ergebniswirksame Ausbuchungen aus der Rücklage für Cashflow Hedges und aus der Rücklage für die Marktwertbewertung von zur Veräußerung zur Verfügung stehenden Wertpapieren werden in der Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung und im Vorjahr im Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen erfasst, da sie vollständig diesen Bereichen zuzuordnen sind. Die Darstellung erfolgt in Anhangangabe [25].

Im Vorjahr enthielt die Umbuchung aus der Cashflow Hedge Rücklage auch Beträge für Fremdwährungssicherungsgeschäfte, für die die Cashflow Hedge Bilanzierung aufgrund des Entfalls von Grundgeschäften beendet wurde. Diese hatten im Vorjahr ein Nominalvolumen von 2.870 Mio. €. Darin enthalten war ein Nominalvolumen in Höhe von 979 Mio. € mit einer Restlaufzeit von größer einem Jahr. Der verbleibende Betrag war im Geschäftsjahr 2008/09 oder kurzfristig fällig.

Für die Cashflow Hedge Bilanzierung in den aufgegebenen Geschäftsbereichen wurden im Vorjahr gesicherte zukünftige Cashflows der folgenden fünf Geschäftsjahre berücksichtigt.

Ergebnisrealisierung und Cashflow fielen in den aufgegebenen Geschäftsbereichen grundsätzlich auf den gleichen Zeitraum.

**[32] Eventualschulden**

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009	
			davon fortgeführte Tätigkeiten
Bürgschaften	0	174	0
Gewährleistungen	0	51	0
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	232	0
Sonstige Eventualschulden	0	796	0

Für die im Vorjahr ausgewiesenen Eventualschulden wurden keine Rückstellungen gebildet, weil der Eintritt des Risikos als nicht wahrscheinlich eingeschätzt wurde.

Die Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochterunternehmen des Volkswagen Konzerns gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften, die nicht in den Konzernabschluss des Vorjahres übernommen worden waren, betragen im Vorjahr 632 Mio. €. Diese waren in den sonstigen Eventualschulden der angegebenen Geschäftsbereiche enthalten.

**Rechtsstreitigkeiten**

Am 25. Januar 2010 haben 17 Kläger eine Schadensersatzklage gegen die Porsche SE und deren frühere Vorstände Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter beim United States District Court des Southern District of New York in den USA eingereicht. Am 29. April 2010 und 4. Juni 2010 wurde die Klage auf insgesamt 41 Kläger erweitert und eine Bezifferung des angeblichen Schadens auf mehr als zwei Mrd. USD vorgenommen. Am 21. Juli 2010 haben die Kläger auf Grund eines kurz zuvor ergangenen Urteils des US Supreme Court einen dritten Klageänderungsschriftsatz eingereicht. Obwohl alle 41 Kläger in dem zweiten Klageänderungsschriftsatz Ansprüche unter Berufung auf den U.S. Securities Exchange Act of 1934 geltend gemacht haben, haben sich im dritten Klageänderungsschriftsatz nur noch 16 Kläger auf diese Anspruchsgrundlage berufen. Ebenfalls am 21. Juli 2010 haben sechs Kläger ihre Klage gegen sämtliche Beklagten zurückgenommen. Am 20. Mai 2010 wurde eine weitere Schadensersatzklage beim gleichen Gericht in New York eingereicht und ein Schaden in Höhe von „mehreren hundert Millionen USD“ geltend gemacht. Diese Klage wurde am 23. Juli 2010 abgeändert. In beiden Klagen wird unterstellt, dass die Maßnahmen der Porsche SE im Rahmen des Aufbaus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 zu einer Marktmanipulation und zu einem Wertpapierbetrug unter Verstoß gegen den U.S. Securities Exchange Act geführt haben. Porsche ist der Auffassung, dass beide Klagen unzulässig und unbegründet sind und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags entgegengetreten.

In Deutschland haben institutionelle Investoren Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften gegen die Porsche SE beantragt. Die behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich auf angeblich entgangenen Gewinn und werden von den Investoren insgesamt mit rund 2,5 Mrd. €

bezieht. Die Porsche SE wird nicht in die Güteverfahren eintreten und hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet.

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

Hinsichtlich der steuerlichen Behandlung eines Teils der Aktienoptionsgewinne gehen wir davon aus, dass entsprechende Rechtsverfahren bestritten werden. Für etwaige Verpflichtungen wurden Ertragsteuerrückstellungen gebildet.

Für eventuelle finanzielle Belastungen aus anderen Gerichts- oder Schiedsverfahren sind in angemessener Weise Rückstellungen gebildet worden.

### [33] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	Fällig			Gesamt
	1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	2009/10
Mio. €				
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1	4	1	6

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen resultieren aus Treuhandverhältnissen und Garantien.

Zum 31. Juli 2009 setzten sich die sonstigen finanziellen Verpflichtungen wie folgt zusammen:

	Fällig			Gesamt	
	1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	2008/09	
Mio. €					davon fortgeführte Tätigkeiten
Bestellobligo für					
Sachanlagen	1.973	808	11	2.792	0
Immaterielle Vermögenswerte	207	151	0	358	0
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	2	0	0	2	0
Verpflichtungen aus					
unwiderruflichen Kreditzusagen	1.844	0	0	1.844	0
zugesagten Darlehensvergaben an Tochterunternehmen	109	0	0	109	0
langfristige Miet- und Leasingverträgen	359	943	1.492	2.794	0
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1.886	937	4	2.827	0

Unter den übrigen finanziellen Verpflichtungen wurden im Vorjahr insbesondere Verpflichtungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche aus dem geplanten Erwerb von Anteilen der LeasePlan Corporation N.V. und Bestellumfänge mit dem Erwerber der gedas-Gruppe ausgewiesen, die vertraglich für die nächsten Jahre vereinbart sind.

Der Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Miet- und Leasingzahlungen beträgt 1 Mio. € (Vorjahr: 310 Mio. €; diese waren ausschließlich den aufgegebenen Geschäftsbereichen zuzuordnen). Es bestehen für diese Leasingverhältnisse zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln.

#### [34] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit Wirkung zum 30. September 2010 schied Herr Michael Macht aus dem Vorstand der Porsche SE aus.

#### [35] Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Vor der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns wurden bei der Segmentierung nach Geschäftsfeldern – basierend auf der internen Berichts- und Organisationsstruktur – die Aktivitäten des Porsche SE Konzerns in die Geschäftssegmente Porsche und Volkswagen aufgeteilt. Die Geschäftssegmente umfassten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen der jeweiligen Teilkonzerne sowie deren Finanzierungs- und Leasinggeschäft für Kunden und Händler.

Den Segmentinformationen lagen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Es gab keine Änderungen der Bewertungsmethoden im Vergleich zu früheren Perioden. Entscheidungsträger im Hinblick auf die Ressourcenallokation und die Bewertung der Ertragskraft der berichtspflichtigen Segmente war der Vorstand der Porsche Automobil Holding SE. Die Segmente wurden bis zu den Entkonsolidierungen auf Basis des Ergebnisses vor Finanzergebnis und Ertragsteuern gesteuert.

Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten wurden, ebenso wie Umgliederungen der aufgegebenen Geschäftsbereiche gemäß IFRS 5, in der Spalte „Überleitung/Umgliederung gem. IFRS 5“ eliminiert. In dieser Spalte werden auch die nicht den einzelnen Segmenten zuordenbaren Positionen erfasst. Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften des Porsche SE Konzerns lagen und liegen grundsätzlich Preise, wie sie auch mit Dritten vereinbart werden, zugrunde.

Die Umsatzerlöse mit Dritten zeigen den Anteil des jeweiligen Geschäftssegments an den Umsatzerlösen des Porsche SE Konzerns. Der Umsatz mit anderen Segmenten zeigt die Umsätze, die vor der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche zwischen den Segmenten getätigt wurden. Das Ergebnis vor Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen, Finanzergebnis und Ertragsteuern stellt das Segmentergebnis dar. Die im Vorjahr ausgewiesenen wesentlichen Aufwendungen und Erträge enthalten insbesondere Ergebnisse aus Aktienoptionsgeschäften. Die hierin enthaltenen zahlungsunwirksamen Aufwendungen beliefen sich auf 10.283 Mio. € und waren dem Segment Porsche zuzurechnen. Das Segmentvermögen beinhaltet sämtliche Aktiva mit Ausnahme von Ertragsteueransprüchen und Vermögenswerten, deren Erträge und Aufwendungen dem Finanzergebnis zuzuordnen sind. Vom Segmentvermögen ausgenommen sind auch die at Equity bewerteten Anteile. Die ausgewiesenen Abschreibungen und Zugänge langfristiger Vermögenswerte beziehen sich auf Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Vermietete Vermögenswerte.

Seit der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche hat sich die Konzernstruktur fundamental geändert. Die Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns beschränkt sich seither auf das Halten und Verwalten von Beteiligungen. Die Porsche SE hat seit der Entkonsolidierung keine Beherrschungsmöglichkeit mehr über die operativ tätigen Tochterunternehmen, sondern nur noch maßgeblichen Einfluss bzw. gemeinschaftliche Kontrolle. Der Vorstand der Porsche SE steuert die verbleibenden Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und an der Volkswagen AG daher nur noch aggregiert auf Basis des Ergebnisses aus at Equity bewerteten Anteilen. Die beiden Beteiligungen als separate Vermögenswerte erfüllen nicht mehr die Definition von Geschäftssegmenten, so dass eine Segmentierung nach den Vorgaben des IFRS 8 unterbleibt.

Basierend auf der zu Beginn des Geschäftsjahres und bis zur Entkonsolidierung der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG bestehenden internen Berichts- und Organisationsstruktur stellen sich die Segmentinformationen wie folgt dar:

### Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

Mio. €	Porsche	
	2009/10	2008/09
Umsatzerlöse mit Dritten	1.755	6.564
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	23	43
<b>Umsatzerlöse gesamt</b>	<b>1.778</b>	<b>6.607</b>
Segmentergebnis	130	-1.751
Segmentvermögen	0	9.029
wesentliche Erträge	0	53.653
wesentliche Aufwendungen	0	56.115
planmäßige Abschreibungen	199	637
außerplanmäßige Abschreibungen	0	0
Zugänge langfristiger Vermögenswerte <sup>1</sup>	556	1.716

<sup>1</sup> Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Die Überleitung auf das Ergebnis vor Steuern des Konzerns erfolgt dabei ausschließlich für die fortgeführten Tätigkeiten.

Mio. €	2009/10	2008/09
<b>Segmentergebnis (operativ)</b>		
Summe der Segmente	-268	-3.676
Konsolidierungen	-18	19
Umgliederung gem. IFRS 5	283	1.105 <sup>3</sup>
Ergebnis seit Beendigung der Segmentierung	-256	0 <sup>3</sup>
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern aus fortgeführten Tätigkeiten <sup>1</sup>	-259	-2.552 <sup>3</sup>
Finanzergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten <sup>2</sup>	6.114	-7 <sup>3</sup>
<b>Ergebnis vor Steuern aus fortgeführten Tätigkeiten</b>	<b>5.855</b>	<b>-2.559<sup>3</sup></b>
<b>Segmentvermögen</b>		
Summe der Segmente	0	172.359
zins- und dividendentragende Aktiva	23.605	37.232
tatsächliche und latente Steuern	214	3.580
sonstiges nicht zugeordnetes Vermögen	4.333	1.251
Konsolidierungen	0	-857
<b>Vermögenswerte</b>	<b>28.152</b>	<b>213.565</b>

<sup>1</sup> ohne Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

<sup>2</sup> einschließlich Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

<sup>3</sup> angepasst

Volkswagen		Summe der Segmente		Überleitung / Umgliederung gem. IFRS 5		Konzern	
2009/10	2008/09	2009/10	2008/09	2009/10	2008/09	2009/10	2008/09
44.594	50.517	46.349	57.081	-46.349	-57.081	0	0
311	330	334	373	-334	-373	0	0
<b>44.905</b>	<b>50.847</b>	<b>46.683</b>	<b>57.454</b>	<b>-46.683</b>	<b>-57.454</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
-398	-1.925	-268	-3.676	9	1.124	-259	-2.552
0	163.330	0	172.359	0	-171.587	0	772
0	0	0	53.653	0	-698	0	52.955
0	0	0	56.115	0	-720	0	55.395
4.221	5.179	4.420	5.816	-4.420	-5.816	0	0
222	353	222	353	-222	-353	0	0
5.434	6.053	5.990	7.769	-5.990	-7.769	0	0

Segmentinformationen nach Regionen

Bei den Informationen nach Regionen richten sich die Umsatzerlöse mit Dritten nach dem Sitz der Kunden und die langfristigen Vermögenswerte nach deren Standort. Die Angaben zu langfristigen Vermögenswerten beziehen sich auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Vermietete Vermögenswerte. Die Angaben zu Umsatzerlösen mit Dritten sind den aufgegebenen Geschäftsbereichen zuzurechnen.

Mio. €	Umsatzerlöse mit Dritten		Langfristige Vermögenswerte	
	2009/10	2008/09	31.7.2010	31.7.2009
Deutschland	12.124	16.328	0	44.580
Übriges Europa und sonstige Regionen	20.487	24.048	0	19.303
Nordamerika	5.103	7.538	0	8.990
Südamerika	4.063	4.302	0	2.508
Asien/Ozeanien	4.572	4.865	0	785
Überleitung/ Umgliederung gem. IFRS 5	-46.349	-57.081	0	67
<b>Konzern</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>76.233</b>

**[36] Angaben gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 8 Aktiengesetz**

Mitteilung vom 7. Januar 2004:

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

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

Mitteilung vom 27. Oktober 2006:

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

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

Mitteilung vom 17. November 2006:

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

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

Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die Dritten gehören, mit denen ein Tochterunternehmen der Mitteilenden sein Verhalten in Bezug auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft auf Grund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt.“

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

Die Ferdinand Alexander Porsche GmbH u.a. haben uns am 29. Januar 2008 jeweils gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Die beiden Unterzeichneten teilen Ihnen hiermit im Namen und in Vollmacht der jeweils von ihnen vertretenen und im Folgenden aufgeführten juristischen Personen, die zu dem diese Mitteilung betreffenden Zeitpunkt mittelbar oder unmittelbar Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft) waren (im folgenden auch die „Mitteilenden“ genannt), unter Berichtigung der Mitteilung vom 22. Dezember 2000 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mit:

Der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 21. Dezember 2000 die Stimmrechtsschwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten und betrug zu diesem Zeitpunkt 100% (875.000 Stimmrechte). Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte).

Den Mitteilenden waren die folgenden Stimmrechtsanteile aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG in der Fassung vom 9. September 1998 („a. F.“) bzw. § 22 Abs. 2 WpHG in der derzeit gültigen Fassung („n. F.“) sowie gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zuzurechnen:

Mitteilender nebst Anschrift	Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a.F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n.F.		Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a.F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n.F.	
	in %	Stimmrechte	in %	Stimmrechte
Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart	87,74	767.726		
Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich	87,74	767.726	12,26	107.274
Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart	87,78	768.104		
Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich	87,78	768.104	12,22	106.896
Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart	87,78	768.104		
Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart	94,23	824.538		
Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich	94,23	824.538	5,77	50.462
Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart	92,36	808.125		
Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Österreich	92,36	808.125	7,64	66.875
Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald	86,84	759.827		
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg, Österreich	86,84	759.827	13,16	115.173
Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald	86,84	759.827		
Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg, Österreich	86,84	759.827	13,16	115.173

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

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

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre (Mitteilende sowie Dritte) wurden dabei den jeweils anderen Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechnet wurden) 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnet: Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Hans-Peter Porsche GmbH, Wolfgang Porsche GmbH, Gerhard Porsche GmbH, Louise Daxer-Piëch GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans Michel Piëch GmbH, Porsche GmbH, jeweils Stuttgart.

Dr. Wolfgang Hils

– als Vertreter der Mitteilenden Ferdinand Piëch GmbH, Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Hans Michel Piëch GmbH, Dr. Hans Michel Piëch GmbH –

Dr. Oliver Porsche

– als Vertreter der übrigen Mitteilenden –“

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

Die Porsche Holding Gesellschaft mbH, Salzburg, Österreich, hat uns am 29. Januar 2008 gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Hiermit teile ich Ihnen im Namen der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Vogelweiderstraße 75, A-5020 Salzburg („Mitteilende“) gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart am 27. Februar 1997 die Stimmrechtsschwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 100% (875.000 Stimmrechte) betrug. Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte).

Der Mitteilenden war ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 23,57% (206.251 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG in der Fassung vom 26. Juni 1994 („a. F.“) bzw. gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG in der derzeit gültigen Fassung („n. F.“) sowie ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 76,43% (668.749 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zuzurechnen.

Der gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der Mitteilenden, der 3% oder mehr betrug, wurde tatsächlich über die Porsche GmbH, Salzburg und die Porsche GmbH, Stuttgart gehalten.

Der der Mitteilenden gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3% oder mehr: Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Hans-Peter Porsche, Gerhard Anton Porsche, Dr. Wolfgang Porsche, Louise Daxer-Piëch, Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Dr. Hans-Michel Piëch.

Dr. Oliver Porsche“

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

Herr Prof. Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche u.a., Österreich, haben uns am 29. Januar 2008 gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Die beiden Unterzeichneten teilen Ihnen hiermit im Namen und in Vollmacht der jeweils von ihnen vertretenen und im Folgenden unter 1. sowie unter 2. aufgeführten natürlichen oder juristi-

schen 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:

<b>Mitteilender nebst Anschrift</b>	<b>Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a.F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n.F.</b>	
	<b>in %</b>	<b>Stimmrechte</b>
Prof. Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche, Zell am See, Österreich	99,84	873.569
Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Österreich	87,82	768.461
Hans-Peter Porsche, Salzburg, Österreich	87,82	768.461
Gerhard Anton Porsche, Mondsee, Österreich	94,27	824.895
Dr. Wolfgang Porsche, München	87,82	768.461
Dr. Oliver Porsche, Salzburg, Österreich	99,96	874.625
Kommerzialrat Louise Piëch, Thumersbach, Österreich	99,80	873.216
Louise Daxer-Piëch, Wien, Österreich	93,89	821.499
Mag. Josef Ahorner, Wien, Österreich	99,24	868.313
Mag. Louise Kiesling, Wien, Österreich	99,24	868.313
Dr. techn. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg, Österreich	86,94	760.719
Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg, Österreich	86,94	760.719
Porsche GmbH, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart	76,43	668.749

Der damaligen Porsche Holding KG, Fanny-von-Lehnert Straße 1, A-5020 Salzburg (heutige Rechtsnachfolgerin: Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Vogelweiderstraße 75, A-5020 Salzburg) sowie der Porsche GmbH, Vogelweiderstraße 75, A-5020 Salzburg war jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 23,57% (206.251 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. sowie ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 76,43% (668.749 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zuzurechnen.

Die gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechneten Stimmrechte der Porsche GmbH, Salzburg wurden tatsächlich über die Porsche GmbH, Stuttgart

gehalten. Die gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechneten Stimmrechte der Porsche Holding KG wurden tatsächlich über die Porsche GmbH, Salzburg und die Porsche GmbH, Stuttgart gehalten. In beiden Fällen betrug der gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der Porsche GmbH, Stuttgart 3% oder mehr.

Der den jeweils anderen Mitteilenden gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3% oder mehr: Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Hans-Peter Porsche, Dr. Wolfgang Porsche, Louise Daxer-Piëch, Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Dr. Hans-Michel Piëch, Porsche GmbH, Stuttgart.

Dr. Wolfgang Hils

– als Vertreter der Mitteilenden Kommerzialrat Louise Piëch, Dr. techn. h. c. Ferdinand Piëch und Dr. Hans Michel Piëch –

Dr. Oliver Porsche

– als Vertreter der übrigen Mitteilenden – “

Mitteilung vom 6. August 2008:

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

„Der Stimmrechtsanteil der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung mit dem Sitz in Wien, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, HRB 724512 des Amtsgerichts Stuttgart, mit dem Sitz in Stuttgart und der Geschäftsanschrift Porscheplatz 1, D-70435 Stuttgart, hat am 30. Juli 2008 jeweils die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% der Stimmrechte überschritten und beträgt zu diesem Tag 100% der Stimmrechte.

Davon sind der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung 13,16% der Stimmrechte (11.517.300 Stimmrechte von insgesamt 87.500.000 Stimmrechten) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnenden Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Dipl. Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, FN 202342 m, mit dem Sitz in Salzburg, Österreich; Ferdinand Piëch GmbH, HRB 163967 des Amtsgerichts München, mit dem Sitz in Grünwald, Deutschland.

Ferner sind der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung gemäß § 22 Abs. 2 WpHG 86,84% der Stimmrechte (75.982.700 Stimmrechte von insgesamt 87.500.000 Stimmrechten) von Aktionären zuzurechnen, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3% oder mehr beträgt, weil die Ferdinand Piëch GmbH als Tochterunternehmen der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung mit diesen Aktionären ihr Verhalten in Bezug auf die Porsche Automobil Holding SE auf Grund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt. Die der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung nach § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnenden Stimmrechte werden von folgenden Gesellschaften gehalten:

Hans-Michel Piëch GmbH, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung.“

Mitteilung vom 19. Dezember 2008:

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

Zurechnung am 30. Dezember 2002

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

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

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

Mitteilung vom 19. Dezember 2008:

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

Zurechnung am 1. April 2002

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

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

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

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

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre wurden den Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet wurden) 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Hans-Peter Porsche GmbH, Wolfgang Porsche GmbH, Gerhard Porsche GmbH, Louise Daxer-Piëch GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, Porsche GmbH, jeweils Stuttgart, Deutschland.

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

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

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

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

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

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

Mitteilung vom 14. Mai 2009:

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

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

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

Zurechnung am 30. Dezember 2002

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

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

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

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

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

Mitteilung vom 1. September 2009:

Am 01.09.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

„(1) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG melden wir hiermit für und im Namen des Staates Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, P.O. Box: 23224, Doha, Qatar, dass seine indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3% und 5% überschritten und die Schwelle von 10% am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10% der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte), die gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG dem Staat Qatar zuzurechnen sind. Die Stimmrechte, die sämtlich dem Staat Qatar zuzurechnen sind, werden von den folgenden Unternehmen, die durch ihn kontrolliert werden und deren zuzurechnender Anteil an den Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten:

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

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

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

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

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

Frankfurt am Main, den 1. September 2009“

Mitteilung vom 18. Dezember 2009:

Am 18.12.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

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

Frankfurt am Main, den 18. Dezember 2009“

### [37] Nahe stehende Unternehmen und Personen

Nach IAS 24 müssen Personen oder Unternehmen, die die Porsche SE beherrschen oder von ihr beherrscht werden, angegeben werden. Im Rahmen eines Konsortialvertrages üben die Familien Porsche und Piëch direkt bzw. indirekt eine Beherrschung auf die Porsche SE aus.

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen sowie deren nahe Familienangehörige, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, d. h. an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, diese jedoch nicht beherrschen. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2009/10 Mitglieder des Aufsichtsrates und Vorstandes der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige.

Zu den Familien Porsche und Piëch und mit diesen verbundenen Unternehmen bestanden vor der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebes Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft in Höhe von 1.568 Mio. € (Vorjahr: 1.719 Mio. €) und Leistungsbeziehungen aus dem Designgeschäft in Höhe von 0,4 Mio. € (Vorjahr: 1,4 Mio. €).

Zu den verbundenen Unternehmen der Familien Porsche und Piëch gehören unter anderem die Porsche Holding GmbH, Salzburg, und die Porsche GmbH, Salzburg. Zur Besicherung eines im Vorjahr an die Porsche AG ausgereichten Kredites verpfändeten die Gesellschafter der Porsche Holding GmbH in der Vergleichsperiode ein 20%iges Stammkapital-Paket der Porsche Holding GmbH sowie die Porsche GmbH, Salzburg ein 2,4%iges Volkswagen-Aktienpaket mit einer Sachhaftungsgrenze in Höhe von 600 Mio. €. Zur Besicherung eines weiteren an die Porsche AG im Vorjahr ausgereichten Kredites verpfändeten die Gesellschafter der Porsche Holding GmbH in der Vergleichsperiode ein 40%iges Stammkapital-Paket der Porsche Holding GmbH. Für die Dauer des Bestehens dieser Sicherheiten verpflichtet sich die Porsche AG zur Zahlung von Avalprovisionen an die Porsche GmbH, Salzburg in Höhe von 2,5 % p.a. des jeweils besicherten Betrags und an die Gesellschafter der Porsche Holding GmbH in Höhe von 2,5 % p.a. des jeweils besicherten Betrags. Für diese Provisionen wurde in der Vergleichsperiode ein Betrag in Höhe von 10,4 Mio. € passiviert. Im Berichtszeitraum wurde bis zur Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns hierfür ein Aufwand von 13,0 Mio. € erfasst. Die Bestellung der Sicherheiten wurde über den 4. Dezember 2009 hinaus nicht verlängert.

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

Daneben wurden von den Familien Porsche und Piëch und mit diesen verbundenen Unternehmen gegenüber dem bisherigen Porsche Teilkonzern Kfz-Dienstleistungen sowie Uhren- und Uhrenersatzteillieferungen erbracht. Diese waren von untergeordneter Bedeutung und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Konditionen abgerechnet. Die Familien Porsche und Piëch gewährten

der Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen, einem Tochterunternehmen der Porsche Zwischenholding GmbH, im Zeitraum ihrer Konzernzugehörigkeit zinslose Darlehen (Verbindlichkeit aus Konzernsicht im Vorjahr: 2 Mio. €).

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche SE Konzern einen maßgeblichen Einfluss oder gemeinschaftliche Führung ausüben kann.

In der Vergleichsperiode konnte die Porsche SE vor dem Erreichen der Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG, das heißt zwischen dem 1. August 2008 und dem 5. Januar 2009, maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern ausüben. Mit dem Volkswagen Konzern bestanden in diesem Zeitraum Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft und Leistungsbeziehungen im Beratungs- und Entwicklungsbereich. Die Lieferungen und Leistungen wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet. Darüber hinaus wurden in der Vergleichsperiode Aktien aus dem Pflichtangebot für Aktionäre der AUDI AG im Wert von 86 Mio. € an die Volkswagen AG vor dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung weiterveräußert.

Seit dem Unternehmenszusammenschluss mit der Volkswagen AG in der Vergleichsperiode und im Berichtszeitraum bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung werden nur die Beziehungen zu nicht vollkonsolidierten Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen des Volkswagen Konzerns dargestellt. In diesem Zeitraum bestanden Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft. Zudem wurden Beratungs- und Entwicklungsleistungen sowie Finanzdienstleistungen erbracht. Diese wurden ausnahmslos zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

Seit dem Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche übt die Porsche SE maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern (assoziiertes Unternehmen) und gemeinschaftliche Führung über den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern (Gemeinschaftsunternehmen) aus. Es werden ab diesem Zeitpunkt Beziehungen zu sämtlichen Unternehmen dieser beiden ehemaligen Teilkonzerne dargestellt. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen sind von diesen Konzernen erhaltene Dividenden bzw. Ausschüttungen in Höhe von insgesamt 327 Mio. € (Vorjahr aus Konzernsicht: 0 Mio. €) enthalten.

Es bestehen zudem Beziehungen zum Porsche Zwischenholding GmbH Konzern in Form von Forderungen und Verbindlichkeiten mit marktüblicher Verzinsung (vgl. hierzu Anhangangaben [21] und [30]). Es wurden Finanzdienstleistungen an Gesellschaften dieses Konzerns in Höhe von 115 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) erbracht; dem stehen erhaltene Leistungen in diesem Bereich in Höhe von 144 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) gegenüber.

Im Zuge der GLV und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge hat die Porsche SE mit der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns darüber hinaus insbesondere folgende Vereinbarungen getroffen:

- Die Porsche SE stellt die Volkswagen AG sowie die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten, Steuerverbindlichkeiten (zuzüglich Zinsen) und bestimmten Großschäden frei.
- Außerdem hat die Porsche SE der Volkswagen AG verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche AG gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die

ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien an der Porsche AG, auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche AG sowie auf das Vorliegen der für die operative Tätigkeit der Porsche AG erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Schutzrechte.

- Die Volkswagen AG stellt die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Zwischenholding GmbH frei (vgl. hierzu Anhangangabe [34]).
- Die Volkswagen AG steht bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH oder der Porsche AG für Darlehensverpflichtungen dieser Gesellschaften gegenüber der Porsche SE ein, soweit diese Verpflichtungen bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche SE hätten erfüllt werden können (vgl. hierzu Anhangangabe [21]).
- Die Porsche SE hat zur Besicherung zweier Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns eine Darlehensforderung gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH und die Beteiligung an der Volkswagen AG verpfändet (vgl. hierzu Anhangangaben [16] und [21]).
- Darüber hinaus stellt die Porsche SE die Porsche Zwischenholding GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen, frei.

Bezüglich der verbleibenden 50,1 % an der Porsche Zwischenholding GmbH, die von einem Treuhänder für die Porsche SE gehalten werden, haben sich die Porsche SE und die Volkswagen AG wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Die Put-Option ist von der Porsche SE vom 15. November 2012 bis einschließlich 14. Januar 2013 sowie nochmals vom 1. Dezember 2014 bis einschließlich 31. Januar 2015 ausübbar; die Call-Option kann von der Volkswagen AG vom 1. März 2013 bis einschließlich 30. April 2013 sowie nochmals vom 1. August 2014 bis einschließlich 30. September 2014 ausgeübt werden. Der Basispreis beider Optionen beträgt 3.883 Mio. € und unterliegt geringfügigen Anpassungen. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) haben sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH sich ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Sollten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Zwischenholding GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, erhöht sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Zwischenholding GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile.

Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde für den Fall der Ausübung der Put- bzw. Call-Option zudem ein Einbehaltmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart.

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	
	2009/10	2008/09	2009/10	2008/09
Familien Porsche und Piëch	1.568	1.721	65	126
Volkswagen AG (vor Erstkonsolidierung)	0	183	0	527
Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats	0,0	0,5	0	0
Gemeinschaftsunternehmen	2.033	1.305	370	196
Assoziierte Unternehmen	1.866	1.336	438	89
Versorgungspläne	1,0	0	0,0	1
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	833	681	386	326
	<b>6.301</b>	<b>5.227</b>	<b>1.259</b>	<b>1.265</b>

Mio. €	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.7.2010	31.7.2009	31.7.2010	31.7.2009
Familien Porsche und Piëch	0	217	0	12
Volkswagen AG (vor Erstkonsolidierung)	0	0	0	0
Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats	0,0	0,1	0,0	0,3
Gemeinschaftsunternehmen	4.019	1.941	3.883	41
Assoziierte Unternehmen	302	20	395	12
Versorgungspläne	0	1	0	0
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	0	659	0	206
	<b>4.321</b>	<b>2.838</b>	<b>4.278</b>	<b>271</b>

Für den Vorstand und die Mitglieder des Aufsichtsrats sind im Geschäftsjahr 2009/10 kurzfristig fällige Leistungen in Höhe von 6,6 Mio. € (Vorjahr: 5,5 Mio. €) sowie Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 0,9 Mio. € (Vorjahr: 5,5 Mio. €) erbracht worden. Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses, die sich im Vorjahr auf 71,0 Mio. € beliefen, wurden im Geschäftsjahr 2009/10 nicht erbracht.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen für aktive Mitglieder des Vorstands. Da die Porsche SE selbst keine Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands trägt, betreffen die Zuführungen des Geschäftsjahres ausschließlich die Vorstandstätigkeit in den aufgegebenen Geschäftsbereichen

im Zeitraum vom Eintritt in den Vorstand der Porsche SE bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 3,1 Mio. € (Vorjahr: 1,0 Mio. €).

Gegenüber Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrats wurden in der laufenden Berichtsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche und in der Vergleichsperiode in geringfügigem Umfang Lieferungen und Leistungen erbracht, die im Wesentlichen aus Beziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft resultieren. Diese wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet. Darüber hinaus haben Unternehmen, die den aufgegebenen Geschäftsbereichen des Porsche SE Konzerns zuzurechnen sind, bis zu deren Entkonsolidierung mit Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands als Personen in Schlüsselpositionen bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

### **[38] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands**

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2009/10 auf 4,1 Mio. € (Vorjahr: 75,0 Mio. €). Sie umfassen die von der Porsche SE geleisteten Vergütungen und, zeitanteilig berücksichtigt, Vergütungen für die Vorstandstätigkeit in den aufgegebenen Geschäftsbereichen im Zeitraum vom Eintritt in den Vorstand der Porsche SE bis zum Zeitpunkt der jeweiligen Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche.

Die Vorstandsmitglieder erhalten von der Porsche SE lediglich eine erfolgsunabhängige Grundvergütung. Die zeitanteilig berücksichtigte Vergütung für die Vorstandstätigkeit in den aufgegebenen Geschäftsbereichen enthält hingegen neben einem erfolgsunabhängigen auch erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile. In der Vorstandsvergütung ist ein Bestandteil mit langfristiger Anreizwirkung in Höhe von 0,3 Mio. € enthalten. Im Vorjahresbetrag sind Abfindungen in Höhe von 71,0 Mio. € enthalten. Die am 23. Juli 2009 neu bestellten Vorstandsmitglieder hatten für das Geschäftsjahr 2008/09 von der Porsche SE keine Bezüge erhalten.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2009/10 belaufen sich auf 2,9 Mio. € (Vorjahr: 1,5 Mio. €). Sie beinhalten, neben Bezügen für die Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche SE, zeitanteilig bis zur jeweiligen Entkonsolidierung der aufgegebenen Geschäftsbereiche auch die Bezüge für Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien im Sinne des § 125 Absatz I, Satz 3 AktG in den aufgegebenen Geschäftsbereichen. Sämtliche Bezüge sind ebenfalls ausschließlich kurzfristig fällig.

Es bestehen keine weiteren Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsrat und Vorstand.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des Lageberichts ist, dargestellt.

**[39] Honorar des Abschlussprüfers**

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer Ernst & Young GmbH gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2009/10	2008/09
Abschlussprüfung	645	1.240
Sonstige Bestätigungsleistungen	1.001	765
Steuerberatungsleistungen	1.900	809
Sonstige Leistungen	5.224	2.221
	8.770	5.035

Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB werden unter den Sonstigen Leistungen auch Beratungsleistungen an die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften in Höhe von 4,1 Mio. € ausgewiesen, die in der Zeit bis zur Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns am 3. Dezember 2009 erbracht wurden (im Vorjahr ab dem Zeitpunkt der erstmaligen Vollkonsolidierung am 5. Januar 2009: 0,7 Mio. €).

**[40] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex**

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

Stuttgart, den 1. Oktober 2010

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Thomas Edig

Hans Dieter Pötsch

## **Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)**

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 1. Oktober 2010

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Thomas Edig

Hans Dieter Pötsch

## 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. August 2009 bis 31. Juli 2010 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Stuttgart, 1. Oktober 2010

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hollweg  
Wirtschaftsprüfer

Benzinger  
Wirtschaftsprüfer

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

### Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE

#### **Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitzender)**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz) <sup>1)</sup>  
Volkswagen AG, Wolfsburg
- B) Porsche Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)  
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (Vorsitz)  
Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)  
(seit 25. Februar 2010)  
Porsche Austria GmbH, Salzburg (Vorsitz)  
(seit 25. Februar 2010)  
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,  
Salzburg (Vorsitz)  
Porsche Bank AG, Salzburg (stv. Vorsitz)  
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading  
Porsche Cars North America Inc., Wilmington  
Porsche Ibérica S.A., Madrid  
Porsche Italia S.p.A., Padua  
Eterna S.A., Grenchen (Vorsitz)  
Schmittenhöhebahnen AG, Zell am See

#### **Uwe Hück (stellvertretender Vorsitzender)**

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

#### **Hans Baur**

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

#### **Berthold Huber**

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

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

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

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

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

#### **Peter Mosch**

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg  
AUDI AG, Ingolstadt

#### **Bernd Osterloh**

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

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

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

**Dr. Hans Michel Piëch**

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

**Dr. Ferdinand Oliver Porsche**

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

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

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

**Werner Weresch**

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

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

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

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

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

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

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

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

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

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

## Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

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

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

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

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

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

- B) Porsche Consulting GmbH,  
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)  
Porsche Cars North America Inc.,  
Wilmington  
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading  
Porsche Italia S.p.A., Padua  
Porsche Ibérica S.A., Madrid  
Porsche Japan K.K., Tokio  
Porsche Enterprises Inc., Wilmington  
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand  
(bis 30. November 2009)  
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig  
(bis 30. November 2009)  
PIKS Porsche-Information-Kommunikation  
Services GmbH, Stuttgart  
(bis 30. November 2009)  
Beirat KS ATAG  
(bis 30. November 2009)

### Thomas Edig

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

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

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

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

## Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Juli 2010<sup>1</sup>

Mio. €	31.7.2010	31.7.2009
<b>Aktiva</b>		
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	0	0
Sachanlagen	0	0
Finanzanlagen	24.771	24.838
	24.771	24.838
Umlaufvermögen		
Forderungen	4.348	2.703
Sonstige Vermögensgegenstände	230	1.202
Wertpapiere	0	0
Flüssige Mittel	887	2.164
	5.465	6.069
Rechnungsabgrenzungsposten	53	263
	<b>30.289</b>	<b>31.170</b>
<b>Passiva</b>		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	175	175
Kapitalrücklage	122	122
Gewinnrücklagen	12.187	7.688
Bilanzgewinn	4.493	8
	16.977	7.993
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	6
Übrige Rückstellungen	1.566	3.365
	1.572	3.371
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.000	10.561
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3	4
Übrige Verbindlichkeiten	4.737	9.241
	11.740	19.806
	<b>30.289</b>	<b>31.170</b>

<sup>1</sup> Der Jahresabschluss der Porsche SE ist nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften (HGB) erstellt und wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Der vollständige Jahresabschluss der Porsche SE kann bei der Porsche SE, Abteilung Finanzpresse und Investor Relations, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, angefordert werden.

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

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