


Porsche Automobil Holding SE
Einzelabschluss 2008/09



4	Porsche Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE
80	Bilanz
81	Gewinn- und Verlustrechnung
82	Anhang
102	Bestätigungsvermerk
103	Verwaltungsorgane
105	Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien



Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

Aktuelle Entwicklungen

Michael Macht und Thomas Edig verkörpern an der Spitze der Porsche AG den Beginn der neuen Epoche bei dem Stuttgarter Automobilhersteller. Michael Macht, der langjährige Vorstand für Produktion und Logistik, ist neues Mitglied des Vorstandes der Porsche SE und zugleich neuer Vorstandsvorsitzender der Porsche AG. Ebenfalls Vorstandsmitglied der Porsche SE und sein Stellvertreter in der Porsche AG ist Thomas Edig, Vorstand Personal- und Sozialwesen sowie Arbeitsdirektor der Porsche AG. Machts Nachfolger im Amt des Produktionsvorstands ist Wolfgang Leimgruber, der zuvor die Karosseriefertigung und Lackierung leitete. In der Porsche SE verantwortet Michael Macht den Bereich Technik und Produkte, Thomas Edig trägt die Verantwortung für den kaufmännischen Bereich und die Administration.

Zuvor hatte sich am 23. Juli 2009 der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“) mit den langjährigen Vorstandsmitgliedern Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter über ihre Demission geeinigt. Beide Herren legten auch ihre Aufsichtsratsmandate bei der Volkswagen AG und der AUDI AG nieder.

Neuer Vorsitzender des Vorstandes der Porsche SE wird nach der Zustimmung der Aufsichtsräte der Porsche SE und der Volkswagen AG Prof. Dr. Martin Winterkorn. Der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG wird dieses Amt übernehmen, wenn die Detailfragen der Durchführungsverträge, in denen die einzelnen Schritte des Zusammenführens der Unternehmen Porsche SE und Volkswagen AG festgelegt werden, geklärt sind. Vom selben Tag an wird auch Hans Dieter Pötsch, Finanzvorstand der Volkswagen AG, zum Mitglied des Vorstandes der Porsche SE bestellt werden. Beide Herren werden ihre neue Funktion neben ihrem jeweiligen Vorstandsmandat bei Volkswagen ausüben. Prof. Dr. Winterkorn ist seit 2007 Vorsitzender des Vorstandes der Volkswagen AG, Hans Dieter Pötsch seit 2003 Finanzvorstand des Wolfsburger Automobilkonzerns.



Mit den personellen Weichenstellungen gab der Aufsichtsrat der Porsche SE die Richtung für den Abschluss einer Grundlagenvereinbarung vor, mit der die Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit der Volkswagen AG vorgezeichnet wird. Die Vereinbarung (im Folgenden kurz „GLV“ genannt), die von den Vorständen der Porsche SE und der Volkswagen AG, den Arbeitnehmervertretungen beider Unternehmen sowie den Stammaktionären der Porsche SE verhandelt wurde, erhielt in den Sitzungen am 13. August und 11. September 2009 die Zustimmung der Aufsichtsräte und bedarf zu ihrer Wirksamkeit unter anderem noch der notariellen Beurkundung.

Im Detail enthält die GLV folgende Schritte: Zunächst beteiligt sich die Volkswagen AG mit 42 Prozent an der Porsche AG, der 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Porsche SE. Die Beteiligung erfolgt im Wege einer Barkapitalerhöhung an einer neu gebildeten Zwischenholding mit einem Gesamterlös von bis zu 3,3 Milliarden Euro auf der Grundlage eines Unternehmenswertes der Porsche AG von 12,4 Milliarden Euro. Diese Zwischenholding hat einerseits den Zweck, die Selbstständigkeit der Porsche AG als eigenständige Aktiengesellschaft mit Sitz in Stuttgart-Zuffenhausen zu sichern. Andererseits ermöglicht sie es der Volkswagen AG, sich an dem Unternehmen zu beteiligen.

Als nächster Schritt soll im ersten Halbjahr 2010 eine Barkapitalerhöhung bei der Volkswagen AG durch Ausgabe neuer Vorzugsaktien folgen, der die Porsche SE zustimmt. Voraussichtlich im ersten Halbjahr 2011 soll sich eine Kapitalerhöhung bei der Porsche SE anschließen. Danach soll noch im Jahr 2011 die gemeinsame Zielsetzung, die Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG, erfolgen. Es versteht sich von selbst, dass die rechtlichen Voraussetzun-

gen dafür zu diesem Zeitpunkt gegeben sein müssen.

Für den Fall, dass es nicht zu einer Verschmelzung kommt, sieht die GLV vor, dass die Porsche SE eine Put-Option für den verbliebenen 58-prozentigen Anteil an der neu gebildeten Zwischenholding und die Volkswagen AG eine Call-Option über diesen Anteil hat. In Abänderung der GLV ist beabsichtigt, der Volkswagen AG in einem ersten Schritt eine Beteiligung im Wege einer Barkapitalerhöhung an der neu gebildeten Zwischenholding in Höhe von 49,9 Prozent (anstelle von 42 Prozent) gegen eine Bareinlage in Höhe von 3,9 Milliarden Euro (anstelle von 3,3 Milliarden Euro) zu verschaffen. Die Put- und Call-Optionen reduzieren sich dann entsprechend.

Der Abschluss der GLV ist auch notwendige Voraussetzung für den Abschluss der laufenden Gespräche zwischen der Porsche SE und den finanzierenden Banken über die Ablösung des bisherigen syndizierten Kredits. Bei diesen Verhandlungen geht es der Porsche SE um eine Verbesserung ihrer Kreditkonditionen. Dies betrifft insbesondere die Verlängerung der Laufzeit sowie die Reduzierung der Kreditkosten.

Über diesen Ablaufplan hinaus schreibt die GLV noch eine Reihe weiterer Punkte fest. Hierzu gehört das Recht der Gesellschafter der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, das operative Vertriebsgeschäft dieser Gesellschaft an die Volkswagen AG zu veräußern. Außerdem werden der nächsten Hauptversammlung der Volkswagen AG, die für den 3. (und falls erforderlich 4.) Dezember 2009 angesetzt ist, die folgenden beiden Satzungsbeschlüsse zur Abstimmung vorgelegt: Erstens soll dem Land Niedersachsen das Recht eingeräumt werden, als Volkswagen Aktionär zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat von

Volkswagen zu entsenden, solange Niedersachsen mindestens mit 15 Prozent an den Stammaktien der Volkswagen AG beteiligt ist. Die geplante Änderung der Satzung der Volkswagen AG im Hinblick auf dieses Entsendungsrecht würde einer weiteren Einbeziehung des Volkswagen Teilkonzerns (Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften, auch „Teilkonzern Volkswagen“) in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen stehen. Die daraus resultierende Entkonsolidierung würde sich nicht auf die Liquiditätssituation, jedoch nachhaltig auf den Konzernabschluss der Porsche SE auswirken. Zweitens wird der Hauptversammlung vorgeschlagen, die Satzungsbestimmung bei der Volkswagen AG zu bestätigen, wonach für Beschlüsse, für die nach dem Aktiengesetz eine Mehrheit von mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals erforderlich ist, eine Mehrheit von mehr als 80 Prozent des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich ist.

Zur GLV gehört auch der Passus, dass für die Zeit bis 2020 kein Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG abgeschlossen wird. Zu den Voraussetzungen für den Vollzug der GLV zählen insbesondere die Zustimmung der finanzierenden Konsortialbanken der Porsche SE sowie die abschließende Klärung verbliebener struktureller Fragen.

Als weiterer Schritt auf dem Weg zum integrierten Automobilkonzern ist bei der Porsche Automobil Holding SE mit der Qatar Holding LLC erstmals ein Investor in den Kreis der Stammaktionäre aufgenommen worden, der nicht den Familien Porsche und Piëch angehört. Am 14. August 2009 empfing der Vorsitzende des Aufsichtsrates der Porsche SE, Dr. Wolfgang Porsche,

eine hochrangige Delegation aus Qatar unter Leitung des Premierministers des Emirats, Scheich Hamad ibn Dschasim ibn Dschabir Al-Thani, in Stuttgart zur Unterzeichnung zweier vertraglicher Vereinbarungen. Der Premierminister des Emirats unterzeichnete einen Kaufvertrag, mit dem die Qatar Holding LLC zehn Prozent der Stammaktien der Porsche SE erwarb. Als Sprecher der Familiengeschafter unterzeichneten Dr. Wolfgang Porsche und Dr. Hans Michel Piëch das Dokument. Der zweite Vertrag, der die Übernahme eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Kurssicherungsgeschäfte für VW-Aktien durch das Emirat vorsah, wurde einerseits von Ahmad Al Sayed, Vorstandsvorsitzender der Qatar Holding LLC, und andererseits von den Vorstandsmitgliedern der Porsche SE, Michael Macht und Thomas Edig, unterschrieben. In diesem Zusammenhang verpflichtete sich die Qatar Holding LLC weiter, mit einem Betrag von 265 Millionen Euro dem bestehenden syndizierten Kredit beizutreten. Die Auswirkungen der Veräußerung der Aktienoptionen auf die Liquiditätsslage der Porsche SE wird auch im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ in diesem Lagebericht auf Seite 55 dargestellt.

Zuvor hatte die Porsche SE bereits als vorbereitende Maßnahme für die Veräußerung der Optionen deren bilanzielle Abwertung vorgenommen. Dies zog eine erhebliche zahlungsunwirksame Ergebnisbelastung im Geschäftsjahr 2008/09 (1. August 2008 bis 31. Juli 2009) nach sich. Gleichwohl verbesserte die Porsche SE mit der Veräußerung der Optionen ihre Liquiditätssituation. Es wurden Barmittel von über einer Milliarde Euro frei, die als Sicherheit für die Optionen hinterlegt waren.

Weitere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind auf Seite 74 zusammengefasst.



Geschäftsverlauf

Erstmalige Einbeziehung von Volkswagen

Nachdem die Porsche SE ihre Beteiligung an der Volkswagen AG, Wolfsburg, dem größten Fahrzeugproduzenten Europas, am 5. Januar 2009 auf 50,76 Prozent der Stammaktien erhöht hatte, wurde der Volkswagen Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr erstmalig im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Das Vermögen und die Verbindlichkeiten des neuen Teilkonzerns Volkswagen flossen mit den zu diesem Zeitpunkt zuzurechnenden Marktwerten in den Konzernabschluss der Porsche SE ein.

Zur Bestimmung der Marktwerte wurde eine Kaufpreisallokation durchgeführt. Darunter versteht man die umfassende Neubewertung aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von Volkswagen und den Vergleich der ermittelten Werte mit dem Kaufpreis zur Bestimmung des Geschäfts- oder Firmenwertes. Die Kaufpreisallokation war zum 31. Juli 2009 weitgehend abgeschlossen. Die ermittelten Werte wurden rückwirkend zum 5. Januar 2009 in den Konzernabschluss der Porsche SE übernommen.

Aufgrund umfangreicher Abschlussarbeiten im Teilkonzern Volkswagen für den eigenen Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2009 war die für eine externe Berichterstattung erforderliche Datenbasis für den Monat Juli dort nicht rechtzei-

tig verfügbar. Der Teilkonzern Volkswagen wird daher mit Bilanzwerten zum 30. Juni 2009 in den Konzernabschluss der Porsche SE übernommen. Folglich fand die Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns für den Juli 2009 keine Berücksichtigung in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche SE. Auch die Effekte aus der Kaufpreisallokation sowie die in diesem Geschäftsbericht veröffentlichten Absatz- und Produktionszahlen von Volkswagen beziehen sich auf den Zeitraum vom 5. Januar bis zum 30. Juni 2009. Die Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation zum 5. Januar 2009 aufgedeckten Unterschiede zwischen den Buchwerten und den Marktwerten der im Teilkonzern Volkswagen vorhandenen Vermögenswerte führte für den Porsche Konzern (Porsche SE und ihre Tochtergesellschaften) zu einer Ergebnisbelastung von rund drei Milliarden Euro.

Weltwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Weltwirtschaft erlebte im Berichtsjahr einen dramatischen Einbruch. Nachdem sich das Wirtschaftswachstum in den USA durch die Krise an den Immobilien- und Finanzmärkten rapide abgeschwächt hatte, gerieten im Laufe des Jahres 2008 immer mehr Länder in den Sog des Abschwungs. Nicht nur in Amerika, sondern auch in Europa waren etliche Banken auf Staatsgelder angewiesen. Ende 2008 verschärften sich die rezessiven Tendenzen in den USA, in Japan und in der Europäischen Union weiter. Sogar die Wachstumsrate der chinesischen Wirtschaft

verlangsamte sich, nachdem sie zuvor fünf Jahre in Folge jeweils kräftig gestiegen war.

Rund um den Erdball sahen sich Notenbanken und Regierungen zum Handeln gezwungen. Mit gewaltigen Konjunkturprogrammen stemmten sie sich gegen den Abwärtstrend. Allein in den USA, der Europäischen Union, Japan und China summierten sich die staatlichen Sonderausgaben zur Stützung der Wirtschaft auf mehr als zwei Billionen Euro. Zwar könnten die Konsequenzen in dramatisch wachsenden Defiziten der Staatshaushalte in den kommenden Jahren liegen, gleichwohl trugen diese Maßnahmen erfolgreich dazu bei, den freien Fall der weltweiten Konjunktur zu stoppen. So mehren sich beispielsweise in China, Brasilien und auch in den USA die Anzeichen für eine Erholung der Wirtschaft. In Deutschland gilt die Rezession statistisch als beendet, nachdem das Bruttoinlandsprodukt im zweiten Quartal 2009 gegenüber dem ersten Quartal um 0,3 Prozent stieg.

Auf den Automobilmärkten führten die Konjunkturprogramme in Deutschland, aber auch in China und Brasilien im ersten Halbjahr 2009 zu steigenden Neuzulassungen. Die staatliche Umweltprämie in Deutschland kam insbesondere den Herstellern von Kleinwagen zugute. Premiumhersteller konnten hiervon nicht profitieren. Insgesamt lagen die Verkaufszahlen neuer Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2009 in Westeuropa unter dem Vorjahresniveau. Dass dies in den großen Automobilmärkten USA, Japan und Osteuropa einschließlich Russland nicht anders war, macht deutlich, welche schwierigen Bedingungen der Porsche Konzern im Geschäftsjahr 2008/09 ausgesetzt war.

Im allgemeinen Abwärtstrend

Der Absatz des Porsche Konzerns hat sich im Geschäftsjahr 2008/09 gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Einbeziehung des Volkswagen Teilkonzerns zum 5. Januar 2009 deutlich erhöht und belief sich insgesamt auf 3.082.837 Fahrzeuge.

Im Teilkonzern Porsche (Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften, auch „Teilkonzern Porsche“) hinterließ der heftige Konjunkturereinbruch auf den weltweiten Märkten im Geschäftsjahr 2008/09 in der Absatzentwicklung zwangsläufig Spuren. Der Absatz nahm um 24 Prozent auf 75.238 Fahrzeuge ab. Der Teilkonzern Volkswagen erreichte im voll konsolidierten Zeitraum von Januar bis Juni 2009 weltweit einen Absatz von 3.007.599 Fahrzeugen.

Von den einzelnen Baureihen der Porsche AG schnitt im Geschäftsjahr 2008/09 der 911 mit einem Absatzrückgang von 14 Prozent auf 27.070 Fahrzeuge am besten ab. Hier zeigt sich der Markterfolg der neuen Sportwagen mit verbrauchsreduzierender Benzindirekteinspritzung und dem hochmodernen Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Vom Cayenne setzte Porsche mit 34.265 Einheiten 25 Prozent weniger ab als im Geschäftsjahr zuvor, in dem der sportliche Geländewagen einen historischen Rekordwert bei den Verkäufen erreicht hatte. Der Cayenne-Absatz teilte sich im Berichtszeitraum auf in 13.151 Einheiten, die auf die Basisversion mit V6-Zylindermotor entfielen, 15.318 Fahrzeuge mit V8-Zylindermotor und 5.796 Einheiten mit dem Dieselantrieb, den Porsche seit Februar 2009 im Cayenne anbietet. Dass der Absatzrückgang bei der Boxster-Baureihe 40 Prozent ausmachte, lag vor allem an dem Generationswechsel bei den Mittelmotorsportwagen, der ebenfalls im Februar 2009 erfolgte. Von den insgesamt 13.140 Fahrzeugen entfielen 6.737 Einheiten auf den Boxster und 6.403 Fahrzeuge auf den Cayman. Im Absatz von Porsche sind außerdem bereits 763 Einheiten des neuen, viertürigen Gran Turismo Panamera enthalten.

Der Teilkonzern Volkswagen wurde ebenfalls durch die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen beeinflusst, die in Summe zu einer Reduzierung der Absatzzahlen im ersten Halbjahr 2009 führten. Auf die Marke Volkswagen Pkw entfielen rund 1,7 Millionen der weltweit

3.007.599 abgesetzten Fahrzeuge. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Gol und Tiguan. Außerdem verzeichneten die neuen Modelle Scirocco und Passat CC erfreuliche Absatzzahlen.

Die Marke Audi erreichte im Berichtszeitraum einen Absatz von 567.185 Fahrzeugen. Die Nachfrage nach den Modellen Audi A3 Sportback, Audi A5 Coupé und Audi A5 Cabriolet entwickelte sich positiv. Auch der neue Audi Q5 war bei den Kunden begehrt und trug schon nach kurzer Zeit wesentlich zum Erfolg der Marke Audi bei. In den Absatzzahlen von Audi sind die Werte der Marke Lamborghini enthalten. Die Marke Škoda setzte von Januar bis Juni 2009 262.360 Fahrzeuge ab. Positiv entwickelte sich die Nachfrage nach den Modellen Fabia und Superb. Der Absatz der Marke SEAT wurde durch die verschärfte Situation auf dem spanischen Pkw-Markt belastet. Im Berichtszeitraum wurden 158.063 SEAT-Fahrzeuge abgesetzt. Die Nachfrage nach dem Modell Ibiza entwickelte sich erfreulich.

Volkswagen Nutzfahrzeuge erzielte im Berichtszeitraum einen Absatz von 134.501 Fahrzeugen. Scania setzte in den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 20.667 Fahrzeuge ab.

Regionale Unterschiede

Die Absatzentwicklung im Porsche Konzern fällt in den verschiedenen Regionen der Welt unterschiedlich aus. So betrug der Rückgang auf dem Heimatmarkt Deutschland nur neun Prozent auf 12.291 Fahrzeuge. In Nordamerika war Por-

sche mit einem Minus von 30 Prozent auf 22.659 Einheiten stärker von den Auswirkungen der dramatischen Wirtschaftskrise betroffen. Im Rest der Welt erzielte der Stuttgarter Automobilhersteller einen Absatz von 40.288 Einheiten, das waren 23 Prozent weniger als ein Jahr zuvor.

Der Volkswagen Konzern setzte im Zeitraum von Januar bis Juni 2009 in der Region Europa/Übrige Märkte 1,7 Millionen Fahrzeuge ab. In Nordamerika wurden 212.780 Einheiten abgesetzt. Auf den Märkten in Südamerika verzeichnete Volkswagen im Berichtszeitraum einen Absatz von insgesamt 406.401 Fahrzeugen. Unbeeinträchtigt von den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen betrug der Absatz des Teil Konzerns Volkswagen in den Märkten in Asien-Pazifik, einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, 704.898 Einheiten.

Sinkende Produktionszahlen

Die Produktion des Porsche Konzerns im Geschäftsjahr 2008/09 betrug 2.899.388 Einheiten.

Im Porsche Konzern sank die Produktion dabei noch stärker als der Absatz. Die Porsche AG reduzierte die Anzahl gefertigter Fahrzeuge um 27 Prozent auf 76.739 Einheiten. Der Volkswagen Konzern produzierte im Zeitraum von Januar bis Juni 2009, beeinflusst durch die rückläufige Nachfrage in vielen Regionen der Welt, 2.822.649 Fahrzeuge. Konzernweit konnten Lagerbestände abgebaut werden.



Gefragte Finanzdienstleistungen

Der Teilkonzern Porsche bietet über seine Porsche Financial Services Tochtergesellschaften 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 abermals rund 35.000 neuen Vertragsabschlüssen betreuten die Gesellschaften im Geschäftsjahr 2008/09 weltweit mehr als 81.000 Finanzdienstleistungsverträge. Darüber hinaus nutzen rund 12.600 Kunden das Angebot an Kreditkarten 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 über 20.000 zufriedenen Porsche Fahrern.

Volkswagen Finanzdienstleistungen trat im Zeitraum von Januar bis Juni 2009 dem angespannten und von zunehmendem Margendruck geprägten Marktumfeld mit neuen Produkten entgegen und leistete damit einen positiven Beitrag zur Absatzsituation des Teilkonzerns Volkswagen.

Die neueste Innovation des Finanzdienstleisters ist der Kreditschutzbrief der Volkswagen Bank. Er bietet Privat- und Firmenkunden eine Absicherung der Finanzierungsrate sowie des Kfz-Versicherungs- und Garantieversicherungsbeitrags, zum Beispiel bei plötzlicher Arbeitsunfähigkeit oder unverschuldeter Arbeitslosigkeit. Der Kreditschutzbrief, dessen monatliche Rate sich nach der Höhe der monatlichen Mobilitätsrate und der Vertragslaufzeit richtet, sichert in wirtschaftlich schwierigen Zeiten die individuelle Mobilität des Kunden finanziell ab.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat zum vierten Mal in Folge den Flotten-Award der Fachzeitschrift „Autoflotte“ in der Kategorie „Leasing & Fuhrparkmanagement“ gewonnen. Rund 4.700 Leser stimmten bei 51 Wettbewerbern mehrheitlich für die Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG. Dabei überzeugte der Finanzdienstleister die Branchenexperten vor allem durch seine flexiblen Leasingprodukte sowie das Programm „Fleet Competence eCO₂“, mit dem ein aktiver Beitrag zu einer CO₂-optimierten Fahrzeugflotte geleistet wird.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2009 lag die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft bei 1,6 Millionen.

Am 30. Juni 2009 betreute die Volkswagen Bank *direct* 1.391.750 Konten. Die Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan betreute zu diesem Stichtag rund 1,4 Millionen Fahrzeuge.

Neue Arbeitsplätze

Im Porsche Konzern sind zum 31. Juli 2009 insgesamt 375.959 Mitarbeiter beschäftigt. Auch im Geschäftsjahr 2008/09 konnte Porsche (ohne den Teilkonzern Volkswagen) dabei neue Arbeitsplätze schaffen; deren Anzahl stieg um 450 auf 12.652. Zusätzliche Stellen entstanden vor allem im Werk Leipzig und bei den Dienstleistungsgesellschaften.

Im Inland beschäftigte der Porsche Konzern (ohne Volkswagen) 10.861 Mitarbeiter. Der Inlandsanteil liegt damit bei 85,8 Prozent.

Der Teilkonzern Volkswagen hatte am 30. Juni 2009 363.307 Mitarbeiter. Die Zahl der im Inland beschäftigten Personen belief sich auf 171.616. Der Inlandsanteil liegt damit bei 47,2 Prozent.

Veränderte Besetzung des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat sich am Tag der Porsche Hauptversammlung, dem 30. Januar 2009, neu konstituiert. Einstimmig wählte das Gremium Dr. Wolfgang Porsche wieder zu seinem Vorsitzenden und Uwe Hück wiederum zu dessen Stellvertreter. Zuvor hatte die Hauptversammlung der Porsche SE die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat ohne Gegenstimmen für eine volle Amtszeit von fünf Jahren wiedergewählt. Es handelt sich neben Dr. Wolfgang Porsche um Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Hans-Peter Porsche, Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Prof. Dr. Ulrich Lehner.

Auf Seiten der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Porsche SE gab es drei Veränderungen. Neu in das Gremium eingezogen sind Bernd Osterloh, Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG sowie Vorsitzender des SE-Betriebsrates, Peter Mosch, Gesamtbetriebsratsvorsitzender der AUDI AG, und Berthold Huber, Vorsitzender der IG Metall. Bestätigt wurden die Aufsichtsmandate für Uwe Hück, Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Porsche AG und stellvertretender Vorsitzender des SE-Betriebsrates, Werner Weresch, Mitglied des Betriebsrates der Porsche AG, und Hans Baur, Erster Bevollmächtigter der IG Metall Stuttgart.

Das Kontrollgremium wählte neben Dr. Wolfgang Porsche und Uwe Hück auch Dr. Hans Michel Piëch für die Kapitalseite und Bernd Osterloh für die Arbeitnehmerseite in das Präsidium des SE-Aufsichtsrates.

Pflichtangebote für Audi- und Scania-Aktien

Für die Volkswagen Tochter AUDI AG musste die Porsche SE im Berichtszeitraum ein Pflichtangebot nach deutschem Übernahmerecht vorlegen. Die Ursache hierfür war, dass die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG am 16. September 2008 mit 35,14 Prozent der Stimmrechte eine Höhe erreicht hatte, die Porsche eine dauerhafte Mehrheit in der Hauptversammlung der Volkswagen AG sicherte. Für die Audi-Aktien wurde der gesetzlich vorgeschriebene Mindestpreis geboten. Die Annahmefrist für das Pflichtangebot lief vom 29. September 2008 bis zum 27. Oktober 2008. Mit 176.547 Aktien wurden der Porsche SE rund 0,4 Prozent der Audi-Aktien zum Kauf angeboten. Die erworbenen Audi-Aktien wurden ohne Aufpreis an die Volkswagen AG weiterveräußert.

Mit Überschreiten der 50-Prozent-Schwelle hatte die Porsche SE indirekt die Kontrolle über die Scania AB, Södertälje, Schweden, erlangt und war daher nach schwedischem Recht gezwungen, ein Pflichtangebot für den Lastkraftwagen-Hersteller vorzulegen. Die Annahmefrist für das Angebot an die freien Scania-Aktionäre zur Übernahme ihrer Aktien lief vom 21. Januar 2009 bis zum 10. Februar 2009. Mit 4.398.139 A-Aktien und 59.037.822 B-Aktien wurden der Porsche SE Anteile an Scania im Wert von rund 395 Millionen Euro angedient. Porsche hat die angedienten Scania-Aktien ohne Aufpreis an Volkswagen weiter veräußert.

Weitere Informationen zu den Pflichtangeboten für Scania- und Audi-Aktien können dem Halbjahresfinanzbericht der Porsche SE zum 31. Januar 2009 auf den Seiten 2 und 3 entnommen werden.





Kapitalmarkt

Die Stimmung an den internationalen Börsen hat sich im Laufe des Berichtsjahres weiter verschlechtert. Der amerikanische Leitindex Dow Jones fiel auf den tiefsten Stand seit mehr als zehn Jahren, der japanische Nikkei sackte sogar auf einen Tiefstand, den er zuletzt im Oktober 1982 erreicht hatte. Der deutsche Aktienindex (Dax), der am 1. August 2008 und damit am ersten Tag des Geschäftsjahres 2008/09 noch bei 6.396 Punkten stand, notierte bereits im Oktober 2008 bei 4.300 Punkten, im März 2009 sank der Index unter 3.700 Punkte. Damit erreichte der Dax den tiefsten Stand seit fünf Jahren.

Auch wenn sich die Börsenindices bis zum Ende des Berichtszeitraums wieder teilweise erholten, verzeichnete der Dax gegenüber dem Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres einen Rückgang von 17 Prozent und schloss am 31. Juli 2009 mit 5.332 Punkten. Die Entwicklung des Composite Dax (C-Dax) hingegen verlief stabil. Der Kurs der Vorzugsaktien der Porsche SE lag zu Beginn des Geschäftsjahres 2008/09 bei 91,50 Euro und sank bis zum Ende des Geschäftsjahres auf 45,74 Euro ab.

Überzeugende Langfristentwicklung

Trotz der aktuellen Entwicklung des Börsenkurses der Aktien der Porsche SE verdeutlicht der Blick auf die langfristige Entwicklung der Porsche Aktie deren Wertschätzung. Betrachtet man die vergangenen 15 Geschäftsjahre, also den Zeitraum vom 1. August 1994 bis zum 31. Juli 2009 – und damit den letzten Tag des Berichtsjahres –, stieg der Kurs splittbereinigt und in Euro umgerechnet von 4,19 Euro auf 45,74 Euro. Diesem Zuwachs von 991 Prozent steht eine Wertsteigerung des Dax von lediglich 148 Prozent gegenüber. Entsprechend positiv fällt auch weiterhin die Wertsteigerung eines Aktiendepots mit Porsche Aktien im 15-Jahreszeitraum aus. Wurde am 1. August 1994 ein Betrag von umgerechnet 10.000 Euro in die Aktien des Sportwagenherstellers investiert, so wuchs das Depot bis zum 31. Juli 2009 – einschließlich der Dividenden – auf 133.000 Euro an.

Umtausch in neue Aktien der Porsche SE

Im Geschäftsjahr 2008/09 erfolgte der Umtausch der alten, auf „Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaften“ lautenden Aktienurkunden (ISIN DE0006937733) in die neuen auf „Porsche Automobil Holding SE“ lautenden Urkunden mit der Internationalen Wertpapierkennnummer ISIN DE000PAH0038. Für Aktionäre, die ihre Aktien in einem Wertpapierdepot bei der Bank verwahrten, veranlasste das jeweilige Kreditinstitut die notwendigen Schritte. Bei ihnen änderte sich am 1. September 2008 die Kennnummer der Porsche Dividendenpapiere auf ihrem Depotauszug.

Diejenigen Anteilseigner, die ihre Aktien selbst verwahrten, konnten diese Papiere zwischen 1. September und 5. Dezember 2008 bei der depotführenden Bank zum Umtausch einreichen. In diesen Fällen wurden die eingereichten Aktien auf ihre Ordnungsmäßigkeit hin geprüft; und die Aktionäre erhielten für ihre Aktien neue, auf „Porsche Automobil Holding SE“ lautende Stückaktien mit einem Gewinnanteilscheinbogen, der die Gewinnanteilscheine Nummer 1 bis 20 und den Erneuerungsschein enthielt. Es standen Urkunden über je eine Stückaktie sowie Sammelurkunden über je zehn und je hundert Stückaktien zur Verfügung.

Der Aktienumtausch war nicht nur wegen des Formwechsels in eine Europäische Gesellschaft, eine Societas Europaea (SE), und die Änderung der Firmenbezeichnung in „Porsche Automobil Holding SE“ notwendig geworden. Auch der Aktiensplitt, den Porsche im März 2008 vollzogen hatte, erforderte den Tausch. Dieser Splitt erfolgte im Verhältnis 1:10.

Jährliches Dokument nach § 10 WpPG

Das jährliche Dokument, in dem die in § 10 Absatz 1 Wertpapierprospektgesetz (WpPG) genannten Veröffentlichungen enthalten sind, ist unter www.porsche-se.com/pho/de/investorrelations abrufbar.

Intensive Investor Relations

Das große Interesse der Finanzmarkt-Teilnehmer am Porsche Konzern, das durch die Beteiligung an der Volkswagen AG bereits deutlich gestiegen war, hat sich im Berichtsjahr nach dem Erwerb von mehr als 50 Prozent der stimmberechtigten Volkswagen Stammaktien weiter erhöht. Die in den Bereich Öffentlichkeitsarbeit eingebundene Abteilung Investor Relations und Finanzpresse der Porsche SE erhöhte nochmals die Anstrengungen, um dem Informationsbedürfnis von Investoren und Finanzanalysten nachzukommen.

In etlichen Einzelgesprächen, auf weltweiten Roadshows und Investment-Konferenzen, bei Fahrvorstellungen und Messen wurden Analysten und Investoren aktuelle Zahlen und die Unternehmensstrategie dargelegt. Zudem hat sich die Porsche SE auf verschiedenen Aktienforen, zu denen Aktionärsvereinigungen und Banken einladen, den privaten Anlegern nicht nur präsentiert, sondern stand auch für Fragen und Diskussionen zur Verfügung. Darüber hinaus wurden die Bilanzpressekonferenz und die Analystenkonferenz zur Vorlage des Geschäftsjahresabschlusses 2007/08 im November 2008 in Stuttgart einberufen.

Gut besuchte Hauptversammlung

Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2007/08 fand im Januar 2009 wieder am Stammsitz von Porsche in Stuttgart statt. Mit rund 8.500 Aktionären und Gästen war die Veranstaltung so gut besucht wie noch nie seit dem Börsengang der Porsche AG im Jahr 1984. Der Vorstand nahm in der Porsche Arena unter anderem zum Kurs des Unternehmens Stellung und konnte den Aktionären auch eine gegenüber dem Vorjahr gestiegene Dividende zur Abstimmung vorlegen.

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 Be-

richtsjahres ausschließlich von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten.

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 und 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.

Zu Veränderungen in der Aktionärsstruktur nach dem Ende des Geschäftsjahres der Porsche SE verweisen wir auf Seite 74 dieses Lageberichts.

Indices

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



Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Nach der Erhöhung der Beteiligungsquote an der Volkswagen AG auf 50,76 Prozent der Stammaktien am 5. Januar 2009 wird der Volkswagen Konzern erstmals im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Da im Teilkonzern Volkswagen aufgrund eigener umfangreicher Abschlussarbeiten die für eine externe Berichterstattung erforderliche Datenbasis nicht rechtzeitig verfügbar war, wird dieser Teilkonzern im vorliegenden Konzernabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2008/09 mit den Werten für den Zeitraum vom 5. Januar bis zum 30. Juni 2009 berücksichtigt.

Im Zuge der erstmaligen Vollkonsolidierung des Volkswagen Konzerns wurde zum Erstkonsolidierungszeitpunkt, dem 5. Januar 2009, eine Kaufpreisallokation durchgeführt. Dabei wurden die in den Konzernabschluss der Porsche SE zu übernehmenden beizulegenden Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden ermittelt. Aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten ergaben sich erhebliche Auswirkungen auf die Ertragslage des Porsche Konzerns. Zur besseren Vergleichbarkeit gegenüber dem Vorjahr werden nachfolgend zum Teil auch die

Werte für den Porsche Konzern ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen dargestellt und erläutert.

Weitere Informationen zur Zusammensetzung und Entwicklung der Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sowie zur Kapitalflussrechnung des Porsche Konzerns sind im Anhang zum Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Juli 2009 auf den Seiten 141 bis 251 enthalten.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Porsche Konzerns stieg akquisitionsbedingt um 168,0 Milliarden Euro auf 213,6 Milliarden Euro an. Der hohe Anstieg ist im Wesentlichen auf die erstmalige Vollkonsolidierung der im vorangegangenen Geschäftsjahr at Equity bewerteten Anteile an der Volkswagen AG zurückzuführen. Bereinigt um diesen Effekt hätte sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2007/08 ein Rückgang der Bilanzsumme ergeben.

Das langfristige Vermögen nahm deutlich um 111,2 Milliarden Euro auf 125,6 Milliarden Euro zu. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich von 31,5 Prozent im Vorjahr auf 58,8 Prozent am Ende des Berichtsjahres. Die Zugänge aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung des Volkswagen Konzerns betrafen insbesondere die Immateriellen Vermö-

genswerte, die Sachanlagen und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Zum Bilanzstichtag belief sich das Anlagevermögen des Porsche Konzerns – das heißt die Immateriellen Vermögenswerte, die Sachanlagen, die Vermieteten Vermögenswerte, die Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowie die at Equity bewerteten Beteiligungen und die Übrigen Finanzanlagen – auf 85,1 Milliarden Euro nach 11,2 Milliarden Euro am Ende des vorangegangenen Geschäftsjahrs. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme stieg auf 39,8 Prozent (Vorjahr: 24,5 Prozent). Das Anlagevermögen im Konzern war im Vorjahr vollständig durch das Eigenkapital gedeckt. Der entsprechende Wert verminderte sich am Ende des Berichtsjahres auf 57,0 Prozent.

Das Immaterielle Vermögen erhöhte sich insbesondere aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung des Volkswagen Teilkonzerns von 0,4 Milliarden Euro zum 31. Juli 2008 auf 32,7 Milliarden Euro am Bilanzstichtag. Der Posten beinhaltet Immaterielle Vermögenswerte, die im Teilkonzern Porsche und im Teilkonzern Volkswagen originär geführt werden und solche Werte, die im Rahmen der Kaufpreisallokation zum 5. Januar 2009 aufgedeckt wurden. Diese betreffen insbesondere Marken (10,9 Milliarden Euro), Entwicklungsleistungen (9,0 Milliarden Euro) und einen Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 10,4 Milliarden Euro. Die Immateriellen Vermögenswerte des Porsche Konzerns ohne Volkswagen sind gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Milliarden Euro auf 0,7 Milliarden Euro angestiegen. Die Zunahme betrifft im Wesentlichen Entwicklungsleistungen und Lizenzen.

Das Sachanlagevermögen stieg ebenfalls vor allem in Folge der erstmaligen Einbeziehung des Volkswagen Teilkonzerns auf 32,1 Milliarden Euro an (Vorjahr: 1,7 Milliarden Euro). Als Folge der Kaufpreisallokation im Rahmen der Erstkonsolidierung des Volkswagen Konzerns wurden bei den Sachanlagen stille Reserven in Höhe von 6,9 Milliarden Euro aufgedeckt.

Ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen stieg das Sachanlagevermögen, im Wesentlichen bedingt durch den Zugang von Werkzeugen, auf 2,1 Milliarden Euro an.

In den Finanzanlagen in Höhe von insgesamt 8,8 Milliarden Euro sind at Equity bewertete Anteile in Höhe von 8,1 Milliarden Euro enthalten. Diese betreffen die Beteiligungen an der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China, der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, China, der MAN Aktiengesellschaft, München, sowie der Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, der Muttergesellschaft der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande. Nach Erhöhung der Anteilsquote an der Volkswagen AG auf 50,76 Prozent der Stimmrechtsaktien im Januar 2009 wird die Beteiligung an der Volkswagen AG nicht mehr als at Equity Beteiligung in den Porsche Konzern einbezogen. Infolgedessen ging der Buchwert der at Equity Beteiligungen, der sich durch den Erwerb von weiteren Anteilen an der Volkswagen AG im Laufe des Berichtsjahres gegenüber dem Vorjahr um 17,1 Milliarden Euro erhöht hatte, am 5. Januar 2009 ab.

Die Vermieteten Vermögenswerte haben sich gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Milliarden Euro auf 11,0 Milliarden Euro erhöht. In dieser Position werden im Rahmen von Operate Lease-Verhältnissen vermietete Fahrzeuge ausgewiesen.

Die Aktiven Latenten Steuern betragen 1,6 Milliarden Euro nach 0,1 Milliarden Euro im vorangegangenen Jahr.

Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme ist auf Gesamtkonzernenebene von 68,5 Prozent im Vorjahr auf 41,2 Prozent zum 31. Juli 2009 gesunken. Dieser Rückgang steht im Zusammenhang mit der deutlichen Erhöhung des langfristigen Vermögens. Die im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven betrafen insbesondere langfristige Vermögenswerte. Darüber hinaus wurde ein Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert.

Die Vorräte erhöhten sich von 0,8 Milliarden Euro im Vorjahr auf 16,3 Milliarden Euro zum Ende des Berichtszeitraums. Ohne Berücksichtigung des Volkswagen Teilkonzerns gingen die Vorräte auf 0,6 Milliarden Euro zurück. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen in Höhe von 6,7 Milliarden Euro (Vorjahr: 0,3 Milliarden Euro). Ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen ergibt sich ein Wert in Höhe von 0,4 Milliarden Euro. Die kurz- und langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind vor allem akquisitionsbedingt von 1,8 Milliarden Euro im Vorjahr auf 62,2 Milliarden Euro zum 31. Juli 2009 angestiegen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierung sowie Forderungen aus Finance Lease-Verträgen. Die lang- und kurzfristigen Ertragsteuerforderungen erhöhten sich auf 1,9 Milliarden Euro (Vorjahr: 0,1 Milliarden Euro).

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte haben sich insbesondere durch die Bewertung der auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen zum Veräußerungspreis zum Bilanzstichtag gegenüber dem Vorjahr um 8,7 Milliarden Euro auf 11,3 Milliarden Euro vermindert.

Der Bestand an Wertpapieren hat sich von 4,4 Milliarden Euro im Vorjahr auf 3,4 Milliarden Euro vermindert. Im Porsche Konzern (ohne Teilkonzern Volkswagen) hat sich der Wertpapierbestand zum Bilanzstichtag aufgrund von Veräußerungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Anteilen an der Volkswagen AG deutlich auf 0,1 Milliarden Euro vermindert.

Die Flüssigen Mittel sind von 7,0 Milliarden Euro am 31. Juli 2008 auf 25,0 Milliarden Euro am 31. Juli 2009 angestiegen. Im Zuge der Erhöhung der Anteilsquote an der Volkswagen AG verringerten sich die Flüssigen Mittel im Porsche Konzern, ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen, auf 2,7 Milliarden Euro.

Das Eigenkapital hat sich gegenüber dem vorherigen Abschlussstichtag um 31,6 Milliarden Euro

auf 48,5 Milliarden Euro zum 31. Juli 2009 erhöht. Das Eigenkapital vor Anteilen anderer Gesellschafter ist trotz des Jahresfehlbetrags, der den Porsche Aktionären zuzurechnen ist, mit 15,3 Milliarden Euro im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Milliarden angestiegen. Ursächlich hierfür sind Effekte aus der Erstkonsolidierung des Volkswagen Konzerns. Nach der Erstkonsolidierung beinhaltet das Eigenkapital Minderheitenanteile in Höhe von 32,0 Milliarden Euro. Die Verminderung des Hybridkapitals ist auf den teilweisen Rückkauf einer Hybridanleihe zu Beginn des nachfolgenden Geschäftsjahres zurückzuführen. Zum 31. Juli 2009 wurde der entsprechende Betrag in die kurzfristigen Finanzschulden umgegliedert. Die Eigenkapitalquote (unter Berücksichtigung des verbleibenden Hybridkapitals) hat sich bei einer deutlich erhöhten Bilanzsumme von 37,0 Prozent auf 22,7 Prozent am 31. Juli 2009 vermindert.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten betreffen insbesondere die Pensionsrückstellungen, die sonstigen Rückstellungen sowie die Finanzschulden. Sie erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 81,2 Milliarden Euro auf 87,1 Milliarden Euro. Der überwiegende Teil dieser Erhöhung ist dabei auf die erstmalige Konsolidierung des Volkswagen Konzerns zurückzuführen. Das kurzfristige Fremdkapital erhöhte sich – ebenfalls beeinflusst durch die Erstkonsolidierung – von 22,8 Milliarden Euro im Vorjahr auf 78,0 Milliarden Euro am Ende des Berichtsjahrs. Der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals am Gesamtkapital ist von 49,9 Prozent im Geschäftsjahr 2007/08 auf 36,5 Prozent im Berichtsjahr gesunken.

Im Porsche Konzern, ohne Berücksichtigung des Volkswagen Teilkonzerns, haben sich die kurzfristigen Finanzschulden um 6,6 Milliarden Euro vermindert. Im Gegenzug erhöhten sich die langfristigen Finanzschulden in gleicher Höhe im Zusammenhang mit der Finanzierung des Erwerbs der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Die Pensionsrückstellungen zuzüglich der lang- und kurzfristigen Sonstigen Rückstellungen sowie der Ertragsteuerrückstellungen wurden im Berichtsjahr mit 39,3 Milliarden Euro dotiert (Vorjahr: 4,6 Milliarden Euro). Die Passiven Latenten Steuern betragen 6,8 Milliarden Euro nach 1,0 Milliarden Euro im Vorjahr. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind auf 11,2 Milliarden Euro nach 0,6 Milliarden Euro im Jahr zuvor deutlich angestiegen. Die Sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich auf 13,9 Milliarden Euro (Vorjahr: 6,1 Milliarden Euro). Aufgrund der Bewertung der auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen zum Veräußerungspreis sind die sonstigen Verbindlichkeiten des Porsche Konzerns ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen zum Abschlussstichtag um 60,7 Prozent auf 2,4 Milliarden Euro gesunken.

Die Finanzverbindlichkeiten betragen im Berichtsjahr 93,6 Milliarden Euro nach 16,4 Milliarden Euro im Jahr zuvor. Dieser Anstieg ist insbesondere durch die Erhöhungen von Anleihen, Schuldverschreibungen sowie der Einlagen aus dem Direktbankgeschäft im Teilkonzern Volkswagen verursacht.

Finanzlage

Die Finanzlage des Porsche Konzerns ist im Geschäftsjahr 2008/09 stark von positiven Effekten aus der erstmaligen Einbeziehung des Volkswagen Konzerns beeinflusst. Aus diesem Grunde ist eine Vergleichbarkeit zum Vorjahr nicht gegeben.

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit beläuft sich im Geschäftsjahr 2008/09 auf 6,9 Milliarden Euro (im Vorjahr minus 0,7 Milliarden Euro).

Aus dem Cashflow der Investitionstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2008/09 ein Mittelzufluss in Höhe von 5,8 Milliarden Euro, dem im Vorjahr ein Mittelabfluss von 6,9 Milliarden Euro gegenüberstand. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf die zahlungswirksame Veränderung der zur Kurssicherung eingegangenen Optionsge-

schäfte im Zusammenhang mit dem Erwerb von Anteilen an der Volkswagen AG sowie dem damit verbundenen Abbau von Wertpapierbeständen zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich der tatsächliche Netto-Zahlungsmittelabfluss aus dem Erwerb der Anteile an der Volkswagen AG im Berichtsjahr sowie die in Folge der Erstkonsolidierung des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Investitionen in das Anlagevermögen aus. So betragen die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen 4,6 Milliarden Euro (Vorjahr: 0,8 Milliarden Euro), die Investitionen in Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien 3,1 Milliarden Euro nach 0,6 Milliarden Euro im Vorjahr. Hiervon entfielen wie im Vorjahr 0,6 Milliarden Euro auf die Leasingfahrzeuge der Finanzdienstleistungsgesellschaften des Porsche Teilkonzerns. Im Porsche Konzern ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen wurden im Geschäftsjahr 2008/09 vor allem Investitionen für die Vorbereitung künftiger Modellvorhaben, wie den im September 2009 am Markt eingeführten viertürigen Gran Turismo Panamera, getätigt.

Aus dem Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 4,8 Milliarden Euro (Vorjahr: 10,5 Milliarden Euro). Während im Vorjahr der Mittelzufluss primär auf die Aufnahme von Krediten zurückzuführen war, resultiert der Zufluss aus Finanzierungstätigkeit im Berichtsjahr in erster Linie aus der Veränderung der Anleihen im Volkswagen Teilkonzern.

Der Finanzmittelbestand erhöhte sich insbesondere in Folge der erstmaligen Einbeziehung der Finanzmittelbestände des Volkswagen Konzerns gegenüber dem 31. Juli 2008, einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten, um 17,6 Milliarden Euro auf 22,0 Milliarden Euro.

Die Bruttoliquidität, das heißt die Summe aus Flüssigen Mitteln, einschließlich Flüssiger Mittel in Höhe von knapp 1,8 Milliarden Euro, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, Wertpa-

pieren und gewährten Darlehen, erhöhte sich auf 28,5 Milliarden Euro nach 11,4 Milliarden Euro im Jahr zuvor. Dem gegenüber steht der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Anleihen, Schuldverschreibungen und gegenüber Kreditinstituten auf 72,1 Milliarden Euro, nach 14,5 Milliarden Euro im Vorjahr.

Die Nettoliquidität des Porsche Konzerns – also die Bruttoliquidität vermindert um die Finanzschulden, ohne Finanzdienstleistungsgeschäft und ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen – verminderte sich von minus 3,1 Milliarden Euro im Vorjahr auf minus 11,4 Milliarden Euro zum 31. Juli 2009. Belastend auf die Nettoliquidität wirkte sich vor allem ein Rückgang der Flüssigen Mittel und des Wertpapierbestands aus. Zudem führte die vor dem Bilanzstichtag abgeschlossene Rückkaufverpflichtung für Teile des im Geschäftsjahr 2007/08 begebenen Hybridkapitals zu einer Verminderung der Nettoliquidität um 0,5 Milliarden Euro. Aus dem Rückkauf der Anleihe wird im Geschäftsjahr 2009/10 ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 0,5 Milliarden Euro resultieren, der jedoch keinen Einfluss auf die Nettoliquidität haben wird.

Ertragslage

Der Porsche Konzern weist im Geschäftsjahr 2008/09 einen Jahresfehlbetrag von 3,6 Milliarden Euro aus, nachdem im Vorjahr ein Jahresüberschuss von 6,4 Milliarden Euro erzielt werden konnte. Das Vorjahresergebnis wurde in erheblichem Maße durch positive Sondereffekte aus den Aktienoptionen beeinflusst.

Die Ertragslage des Porsche Konzerns wurde im Geschäftsjahr 2008/09 durch die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen belastet. Darüber hinaus wirkte sich die Marktbewertung der auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf an die Qatar Holding LLC sowie die Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten ebenso wie erhöhte Zinsaufwendungen aufgrund erschwelter Refinanzierungsmöglichkeiten negativ auf die

Ergebnissituation des Porsche Konzerns aus. Die Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten führte zu einer Ergebnisbelastung von insgesamt rund minus 3,0 Milliarden Euro.

Der Konzernumsatz des Porsche Konzerns für das Geschäftsjahr 2008/09 beläuft sich auf 57,1 Milliarden Euro. Ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen verzeichnete der Porsche Konzern einen Rückgang des Umsatzes von 7,5 Milliarden Euro im vergangenen Geschäftsjahr auf 6,6 Milliarden Euro im Geschäftsjahr 2008/09. Der Umsatzrückgang im Porsche Teilkonzern liegt mit minus 12,1 Prozent dabei deutlich unter dem Rückgang der Absatzzahlen. Die Ursache hierfür liegt insbesondere im veränderten Modellmix. Während auf die höherwertigen Elfer-Modelle ein höherer Anteil des gesamten Absatzes entfiel, ist der Anteil der preiswerteren Boxster-Modelle deutlich gesunken. Im abgelaufenen Geschäftsjahr verkaufte der Porsche Teilkonzern 75.238 Fahrzeuge. Dies entspricht einem Rückgang von 23,7 Prozent gegenüber dem Vorjahreswert.

Erneut wurde der größte Teil des Umsatzes des Porsche Teilkonzerns mit 5,9 Milliarden Euro im Fahrzeuggeschäft erwirtschaftet (Vorjahr: 7,1 Milliarden Euro). Die Finanzdienstleistungsgesellschaften, deren Umsatz im Wesentlichen das Leasing-, Kredit- und Kreditkartengeschäft umfasst, erzielten 0,7 Milliarden Euro (Vorjahr: 0,4 Milliarden Euro).

Die Sonstigen betrieblichen Erträge des Porsche Konzerns sind auf 60,2 Milliarden Euro gewachsen, nach 19,8 Milliarden Euro im Jahr zuvor. Auf der anderen Seite sind die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 13,7 Milliarden Euro im Vorjahr auf 70,9 Milliarden Euro im Geschäftsjahr 2008/09 angestiegen. Dieser außergewöhnlich starke Zuwachs der Aufwendungen und Erträge ist im Wesentlichen auf die Effekte aus Aktienkursicherungsgeschäften bei der Porsche SE zurückzuführen. Der Nettoaufwand



aus Aktienoptionen im Geschäftsjahr 2008/09 beläuft sich auf 2,5 Milliarden Euro.

Der Materialaufwand ist auf 33,8 Milliarden Euro gestiegen (Vorjahr: 4,2 Milliarden Euro) und betrug, nach 53,6 Prozent im Vorjahr, 60,4 Prozent der Gesamtleistung. Ohne Berücksichtigung des Volkswagen Teilkonzerns ist der Materialaufwand um 17,5 Prozent auf 3,4 Milliarden Euro gesunken.

Der Personalaufwand des Porsche Konzerns hat sich von 1,4 Milliarden Euro auf 9,0 Milliarden Euro erhöht. Ohne Berücksichtigung des Volkswagen Teilkonzerns hat sich der Personalaufwand, aufgrund von Sparmaßnahmen, um 14,4 Prozent auf 1,2 Milliarden Euro vermindert. Der Anteil der Personalkosten des Porsche Konzerns an der Gesamtleistung beträgt 16,1 Prozent nach 17,5 Prozent im Vorjahr.

Die Abschreibungen im Konzern erhöhten sich auf 6,2 Milliarden Euro nach 0,6 Milliarden Euro im Vorjahr. Der deutliche Anstieg ist insbesondere auf die erstmalige Einbeziehung des Volkswagen Konzerns zurückzuführen. Auf die Fortentwicklung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven entfallen rund 2,3 Milliarden Euro. Das Ergebnis vor Finanzergebnis beläuft sich auf minus 3,7 Milliarden Euro

und ging damit im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr um 11,4 Milliarden Euro zurück.

Das Finanzergebnis ging von 0,9 Milliarden Euro im Vorjahr auf minus 0,7 Milliarden Euro im Geschäftsjahr 2008/09 zurück. Die Veränderung beruht neben der erstmaligen Einbeziehung des Volkswagen Konzerns im Wesentlichen auf erhöhten Zinsaufwendungen.

Im vorangegangenen Geschäftsjahr konnte der Porsche Konzern das Vorsteuerergebnis auf 8,6 Milliarden Euro steigern. Das Berichtsjahr 2008/09 endet aufgrund der beschriebenen Einflüsse mit einem negativen Ergebnis vor Steuern in Höhe von 4,4 Milliarden Euro.

Der ausgewiesene Steuerertrag in Höhe von 0,8 Milliarden Euro resultiert insbesondere aus latenten Steuern, die den tatsächlichen Steuerertrag des Geschäftsjahres überkompensierten.

Unter Berücksichtigung eines Ergebnisses aus aufgegebenen Geschäftsbereichen in Höhe von 15,1 Millionen Euro ergibt sich für das Geschäftsjahr 2008/09 ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 3,6 Milliarden Euro.

Porsche Automobil Holding SE (Kurzfassung nach HGB)

Jahresergebnis

Das Ergebnis der Porsche Automobil Holding SE ist stark durch die Marktbewertung der auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen beeinflusst. Diese Marktbewertung wurde erforderlich, da die Wertansätze des zum Bilanzstichtag weitgehend ausgehandelten Verkaufs der Aktienoptionen an Qatar der Bewertung zu Grunde zu legen waren.

Die Aktienoptionen schlugen sich mit minus 2.736 Millionen Euro (Vorjahr: 4.722 Millionen Euro) im handelsrechtlichen Ergebnis der Gesellschaft nieder.

Das Beteiligungsergebnis stieg im Wesentlichen aufgrund einer höheren Ergebnisabführung der Porsche AG um 1.097 Millionen Euro auf 2.992 Millionen Euro. Gleichzeitig verschlechterte sich das Zinsergebnis um 457 Millionen Euro auf minus 746 Millionen Euro. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ging somit nach 6.217 Millionen Euro im Vorjahr auf minus 443 Millionen Euro zurück. Trotz dieses negativen Ergebnisses wurde das Ergebnis durch einen Steueraufwand in Höhe von 553 Millionen Euro (Vorjahr: 1.837 Millionen Euro) belastet. Damit wird dem Risiko unterschiedlicher Rechtsauffassungen hinsichtlich der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften Rechnung getragen. Nach Abzug von Steuern weist die Porsche Automobil Holding SE somit einen Jahresfehlbetrag von 996 Millionen Euro aus (Vorjahr: Jahresüberschuss von 4.380 Millionen Euro).

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2008/2009	2007/2008
Umsatzerlöse	5	0
Sonstige betriebliche Erträge	52.790	8.345
Personalaufwand	-77	-52
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-55.407	-3.682
Beteiligungsergebnis	2.992	1.895
Zinsergebnis	-746	-289
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-443	6.217
Steuern	-553	-1.837
Jahresüberschuss/ -fehlbetrag	-996	4.380
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	1.004	0
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	0	-2.190
Bilanzgewinn/ -verlust	8	2.190

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31.07.2009

Mio. €	31.07.2009	31.07.2008
Finanzanlagen	24.838	9.104
Forderungen	2.703	0
Sonstige Vermögensgegenstände	1.202	12.639
Wertpapiere	0	2.500
Flüssige Mittel	2.164	6.030
Rechnungsabgrenzungsposten	263	0
AKTIVA	31.170	30.273
Eigenkapital	7.993	9.461
Rückstellungen	3.371	2.117
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.561	9.873
Sonstige Verbindlichkeiten	9.245	8.822
PASSIVA	31.170	30.273

Vermögens- und Finanzlage

Im Berichtsjahr hat sich die Bilanzsumme um 897 Millionen Euro auf 31.170 Millionen Euro erhöht. Dabei stiegen die Finanzanlagen durch die Aufstockung der Beteiligung an der Volkswagen AG von 9.104 Millionen Euro auf 24.838 Millionen Euro. Das Umlaufvermögen nahm um 15.100 Millionen Euro auf 6.069 Millionen Euro zum 31. Juli 2009 ab. Der Rückgang wurde insbesondere durch die Abschreibung der Aktioptionen sowie durch eine Verminderung der Flüssigen Mittel und der Wertpapiere im Zusammenhang mit der Erhöhung der Beteiligung an der Volkswagen AG verursacht. Dem entgegen haben sich die Forderungen gegenüber der Porsche AG aus der Gewinnabführung in Höhe von 2.703 Millionen Euro erhöhend auf das Umlaufvermögen ausgewirkt. Im Vorjahr beliefen sich die Forderungen aus der Gewinnabführung auf 1.734 Millionen Euro und waren mit den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen verrechnet worden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich von 9.873 Millionen Euro auf 10.561 Millionen Euro zum 31. Juli 2009.

Risiken der Geschäftsentwicklung

Die Risiken der Geschäftsentwicklung der Porsche Automobil Holding SE als Führungsgesellschaft des Porsche Konzerns hängen eng mit den Risiken der Teilkonzerne Porsche und Volkswagen 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 auf den Seiten 55 bis 73 dieses Geschäftsberichts.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Für die Porsche Automobil Holding SE ergeben sich aufgrund ihrer Führungsfunktion im Porsche Konzern spezielle Risiken in Bezug auf Finanzinstrumente. Diese sind, ebenso wie die Risiken der Teilkonzerne, im Bericht über die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung auf den Seiten 55 bis 73 dieses Geschäftsberichts dargestellt.



Dividendenvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Juli 2009 einen Bilanzgewinn in Höhe von 8.225.000 Euro aus. Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Porsche SE werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Ausschüttung des gesamten Bilanzgewinns und damit die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 0,044 Euro (Vorjahr: 0,694 Euro plus 2,00 Euro Sonderdividende) und je Vorzugsaktie von 0,050 Euro (Vorjahr: 0,700 Euro plus 2,00 Euro Sonderdividende) zu beschließen.

Abhängigkeitsbericht erstellt

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat Porsche entsprechend § 312 Aktiengesetz auf Empfehlung seiner Rechtsberater 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 in diesem Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht beziehungsweise eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen nach § 312 Abs. 1 S. 2 Aktiengesetz lagen im Geschäftsjahr nicht vor.“

Wertsteigernde Faktoren

Neben den im Abschnitt Vermögens-, Finanz- und Ertragslage dargestellten wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren berichten wir nachstehend über die wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren des Porsche Konzerns, die als Werttreiber dazu beitragen, den Unternehmenswert 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 Teilkonzerns Porsche

Im Teilkonzern Porsche wurden im Geschäftsjahr 2008/09 alle Baureihen weiterentwickelt. Die neue Generation des 911 erfuhr mit der Einführung der allradgetriebenen Versionen der Carrera-Modelle und den Targa-Varianten sowie dem GT3 und zu Beginn des Geschäftsjahres 2009/10 mit dem Turbo eine weitere Aufwertung. Bei den Mittelmotorsportwagen Boxster und Cayman stellte Porsche im Berichtszeitraum eine neue Fahrzeuggeneration vor. Für den Cayenne wurde erstmals eine Dieselvariante am Markt eingeführt. Den Höhepunkt des Berichtsjahres markierte aber die Weltpremiere des neuen Panamera.

Die vierte Baureihe der Marke Porsche verbindet wie kein anderes Modell ein Höchstmaß an Sportlichkeit mit dem Reisekomfort und dem großzügigen Raumangebot einer Nobellimousine. Mit dem Panamera haben die Ingenieure im Entwicklungszentrum Weissach ein einzigartiges Konzept verwirklicht. Der Gran Turismo verfügt über einen langen Radstand bei kurzen Überhängen, über niedrige Sitzpositionen bei imposanter Kopffreiheit auch im Fond sowie über ein Raumkonzept mit hoher Variabilität und großem Kofferraum. Die Proportionen sind an traditionelle Porsche Formentemen angelehnt, damit sticht

der Panamera aus seiner Fahrzeugklasse heraus. In der Frontansicht ist auf den ersten Blick die Verwandtschaft mit den Porsche Sportwagen erkennbar. Im Heckbereich lassen die ausgeprägten Kotflügel in Verbindung mit den großen Rädern den Panamera muskulös auf der Straße stehen. Zur aerodynamischen Optimierung ist am Heck ein Diffusor harmonisch in das Fahrzeugdesign integriert. Markante Rückleuchten in LED-Technik beinhalten adaptive Bremslichter, deren Leuchtstärke in Abhängigkeit der Bremsintensität pulsiert. Auch der Innenraum ist ein optisches Highlight, denn er verwirklicht für alle vier Insassen das Motto „Fahrzeug-Cockpit“. Die Mittelkonsole verläuft von vorne nach hinten durchgehend. Zur Armaturentafel hin steigt sie an; und an der hochgesetzten Schaltung wird erkennbar, dass der Hochleistungssportwagen Carrera GT Pate stand.

Die Panamera-Motoren basieren auf den Achtzylinder-Aggregaten des Cayenne. Allerdings wurden sie für den Panamera umfassend angepasst. Die modifizierte Ansauganlage sowie eine optimierte Motorsteuerung ließen eine weitere Steigerung von Leistung und Drehmoment der V8-Motoren zu. Der Saugmotor erreicht nun 400 PS und 500 Nm, der Turbo-Motor 500 PS und 700 Nm.

Bei allen Panamera-Modellen kommen die Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection - DFI) und VarioCam Plus, die einlassseitige variable Nockenwellenverstellung mit Ventilhubumschaltung, zum Einsatz. Kernpunkt der Überarbeitung war ferner eine Gewichtsreduktion, sowohl der bewegten wie auch der unbewegten Massen. Dabei erzielten die Ingenieure eine Einsparung von mehr als zehn Kilogramm gegenüber dem Cayenne-Motor.

Panamera 4S und Panamera Turbo sind serienmäßig mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgestattet. Die Funktionsweise ist an das bewährte Prinzip des PDK im 911 angelehnt. Das Getriebe selbst wurde jedoch für den Einsatz in Frontmotorfahrzeugen entwickelt und

an das hohe Leistungsspektrum angepasst. Das PDK umfasst sieben Gänge. Dabei sind die Gänge eins bis sechs sportlich abgestimmt. Die Höchstgeschwindigkeit wird im sechsten Gang erreicht.

Die Kombination aus Leistungsfähigkeit und geringem Verbrauch ermöglicht auch der intelligente Leichtbau. Achsen, Türen, Motorhaube, Kotflügel und Heckklappe sind aus Aluminium gefertigt. Darüber hinaus ist der Panamera als erstes Fahrzeug seiner Klasse mit einem automatischen Start-Stopp-System in Verbindung mit dem automatisch schaltenden Getriebe ausgestattet. Steht das Fahrzeug zum Beispiel an einer Ampel oder im Stau, wird bei getretenem Bremspedal der Motor abgestellt.

Der Panamera S benötigt im EU-Zyklus auf 100 Kilometer 12,5 Liter Kraftstoff, mit PDK sinkt der Verbrauch sogar auf 10,8 Liter. Der Turbo benötigt trotz seiner außergewöhnlichen Fahrleistungen nur 12,2 Liter pro 100 Kilometer.

Alle Panamera-Modelle verfügen serienmäßig über die adaptive Dämpferregelung Porsche Active Suspension Management (PASM), welche die Dämpferkräfte stufenlos variiert und an die Fahrbahngegebenheiten und die Fahrweise anpasst. Der Fahrer kann die Dämpfereinstellungen in drei Stufen wählen. Der Panamera Turbo hat serienmäßig eine adaptive Luftfederung einschließlich PASM. Diese besitzt, neben einer Niveauregulierung für den Beladungsausgleich, eine dreistufige Höhenverstellung und ein schaltbares Zusatzvolumen zur Veränderung der Federrate. Damit wird eine breite Variation des Fahrverhaltens zwischen komfortabel und sehr sportlich möglich.

Als höchste Ausbaustufe des Panamera-Fahrwerks bietet Porsche in Verbindung mit der adaptiven Luftfederung optional das aktive Fahrwerkregelsystem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) einschließlich elektronisch geregelter Hinterachsquersperre an. PDCC ist ein System zur aktiven Wankstabilisierung, das die

Seitenneigung des Fahrzeugs während der Kurvenfahrt schon im Ansatz registriert und diese abhängig vom gewählten Fahrwerksmodus reduziert. Das System ermöglicht höchste Agilität in jedem gefahrenen Geschwindigkeitsbereich, ein optimales Einlenk- und ein ausgeglichenes Lastwechselverhalten.

Die Ingenieure haben für den Panamera auch das Porsche Stability Management (PSM), ein System für hohe Sicherheit im längs- und querdynamischen Grenzbereich, weiterentwickelt. Neben den verbesserten Sicherheitsfunktionen – hierzu zählt etwa die Vorbefüllung der Bremsanlage – wurden ein Abstandsregeltempomat und ein Stillstands-Management entwickelt. Letzteres entlastet den Fahrer deutlich, indem es an Steigungen ein Wegrollen entgegen der Fahrtrichtung verhindert. Die aktive Aerodynamik ist bei einem Fahrzeug dieser Klasse ein absolutes Novum. Ein Heckspoiler sorgt geschwindigkeitsabhängig für die jeweils beste Balance zwischen Windschlüpfigkeit und Abtrieb. In den Modellen Panamera S und 4S fährt bei Tempo 90 ein Zweiwege-Spoiler aus. Er steht zunächst in einem Winkel von minus drei Grad. Bei Tempo 160 wird über eine Anstellung von plus fünf Grad der Anpressdruck erhöht, und bei 205 km/h steht der Spoiler in einem Winkel von plus 14 Grad am steilsten.

Beim Topmodell Panamera Turbo ermöglichen zusätzlich seitlich ausfahrende Klappen eine noch größere Angriffsfläche und damit einen noch höheren Abtrieb an der Hinterachse. Dieser Vierwege-Spoiler fährt ebenfalls bei 90 km/h im Winkel von minus drei Grad aus und geht dann bei Tempo 205 km/h in die Performance-Stellung über. Das heißt, er verstellt sich auf einen Winkel von plus zehn Grad.

Mit dem sparsamsten und kraftvollsten 911 Turbo aller Zeiten setzt Porsche einmal mehr Zeichen im Segment der Hochleistungssportwagen. Das neue Topmodell verbraucht gegenüber seinem Vorgänger bis zu 16 Prozent weniger Kraftstoff, bietet 20 PS mehr Leistung und weist um bis zu acht Prozent verkürzte Beschleuni-



gungszeiten bei einem Mindergewicht von 25 Kilogramm auf. Herzstück des 911 Turbo ist der neue Sechszylinder-Biturbo-Boxermotor mit nun 3,8 statt 3,6 Litern Hubraum. Das von Grund auf neu konstruierte Triebwerk verfügt über eine Benzindirekteinspritzung, eine effizienzsteigernde Expansionsauganlage und die Porsche exklusiven Turbolader mit variabler Turbinengeometrie für Benzinmotoren. Damit steigt im Vergleich zum Vorgänger nicht nur die Leistung auf 500 PS, sondern auch das maximale Drehmoment um 30 auf 650 Nm, mit dem Sport Chrono Paket Turbo sind es sogar 700 Nm.

Bereits mit dem serienmäßigen Schaltgetriebe spurtet der neue Turbo in nur 3,7 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h (beim Cabrio sind es 3,8 Sekunden). Eine Zehntelsekunde schneller gelingt der Sprint mit PDK – es handelt sich um eine Weiterentwicklung des PDK aus den 911 Carrera-Sportwagen mit verstärkten Komponenten. Mit dem optionalen Sport Chrono Paket Turbo, das als Neuheit dynamische Motorlager enthält, verbessert der 911 Turbo seine sportlichen Bestleistungen noch weiter. Durch die integrierte „Overboost-Funktion“ steigt das maximale Drehmoment um 50 auf 700 Nm. Damit sind nochmals schnellere Beschleunigungszeiten möglich – auch in Verbindung mit dem Schaltgetriebe. So gelingt der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 mit gedrückter Sport-Taste in 3,6

Sekunden (Cabrio 3,7 Sekunden) und in Kombination mit PDK und aktivierter Launch Control sogar in 3,4 Sekunden (Cabrio 3,5 Sekunden).

Für den Sprint von null auf 200 km/h werden in diesem Modus nur 11,3 Sekunden (Cabrio 11,8 Sekunden) benötigt. Dabei unterstützt die Funktion Launch Control in Verbindung mit PDK und Sport Chrono Paket Turbo die bestmögliche Anfahrbeschleunigung. Zusätzlich aktiviert die Sport Plus-Taste beim PDK die Schaltstrategie „Rennstrecke“ mit kürzestmöglichen Schaltzeiten und optimalen Schaltpunkten für maximale Beschleunigung und Performance, sowohl beim Beschleunigen als auch beim Bremsen.

Zur weiteren Verbesserung, sowohl der Fahrdynamik als auch des Fahr- und Schwingungskomforts, besitzt das optional erhältliche Sport Chrono Paket Turbo zusätzlich dynamische Motorlager. Diese verändern in Abhängigkeit der jeweiligen Fahrsituation ihre Steifigkeit und Dämpfung. Dabei wird die Übertragung der Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebsstrangs und insbesondere des Motors auf die Karosserie deutlich minimiert. Die verbesserten Fahrleistungen des neuen 911 Turbo gehen mit noch exzellenterer Fahrdynamik Hand in Hand. Die Weiterentwicklung des geregelten Allradantriebes PTM und des Porsche Stability Managements (PSM) wird unterstützt durch das neue, optional erhältliche Porsche Torque Vecto-

ring (PTV). Es ist gekoppelt mit einem mechanischen Hinterachssperrdifferenzial und erhöht durch gezielte Bremseneingriffe am kurveninneren Hinterrad die Agilität bei gleichzeitig reduzierter Untersteuer-Neigung. Dadurch steigert das PTV die Lenkpräzision sowie die Kurvenstabilität und erlaubt damit höhere Kurvengeschwindigkeiten.

Das PTM kommuniziert im neuen 911 Turbo mit dem Porsche Stability Management, das ebenfalls zur Serienausstattung gehört. Mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM) verfügt der Hochleistungssportwagen serienmäßig über ein weiteres aktives Regelsystem, das für optimale Fahrdynamik sorgt. Das rechnergesteuerte Dämpfungssystem profitiert von der Vernetzung mit PTM und PSM durch eine fahrdynamisch angepasste Regelung. Der Fahrer kann dabei zwischen Normal- und Sport-Modus wählen. Je nach Vorgabe reagiert die kontinuierliche Dämpferverstellung dabei entweder mehr komfortorientiert oder sportlich-straft. Das Fahrverhalten des neuen 911 Turbo passt sich so den ganz individuellen Wünschen des Fahrers an.

Es gelang Porsche, den Normverbrauch des 911 Turbo mit PDK gegenüber dem Vorgängermodell mit Tiptronic S um 2,2 Liter auf 11,4 Liter pro 100 Kilometer zu senken. Im Überlandverkehr konnte der Verbrauch dank des optimal schaltenden PDK und der verlustarmen Kraftübertragung auf zehn Liter pro 100 Kilometer abgesenkt werden. Der Wert für die Überlandfahrt nach Euro 5-Norm beträgt 8,1 Liter pro 100 Kilometer. Noch deutlicher verbessern sich in der Gesamtbilanz die CO₂-Emissionen, die durch die Umstellung von Wandlerautomatik auf Doppelkupplungsgetriebe um knapp 18 Prozent gesenkt werden konnten.

Der 911 GT3 ergänzt die neue Generation der Elfer-Baureihe um ein weiteres sportliches Highlight. In seine Entwicklung flossen viele Erkenntnisse aus dem Motorsport ein. Deshalb beeindruckt der neue GT3 nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Rennstrecke. Die Motor-

leistung des bewährten Sechszylinder-Saugmotors beträgt jetzt 435 PS, ein Plus von 20 PS gegenüber dem Vorgängermodell. Im Wesentlichen ist dies das Resultat einer Hubraumerhöhung um 200 Kubikzentimeter auf 3,8 Liter sowie des verbesserten Gaswechsels. Nicht nur die Einlass-, sondern auch die Auslassnockenwellen sind jetzt nach dem VarioCam-System verstellbar. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h absolviert der 911 GT3 in 4,1 Sekunden, Tempo 160 erreicht er aus dem Stand in 8,2 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 312 km/h.

Erstmals verfügt das Modell über eine besonders sportlich abgestimmte Variante des Porsche Stability Managements (PSM). Dabei lassen sich stufenweise die Querdynamikregelung Stability Control (SC) und die Traction Control (TC) abschalten. Um dem Fahrer die uneingeschränkte individuelle Kontrolle über die Fahrdynamik des GT3 zu garantieren, werden die Funktionen selbst in extremen Fahrsituationen nicht automatisch reaktiviert, sondern erst auf Knopfdruck. Der neue GT3 bietet bei höherem Tempo jetzt noch mehr Bodenhaftung und Stabilität. Detaillierte aerodynamische Modifikationen steigern den Abtrieb sowohl an der Vorder- wie auch an der Hinterachse so nachhaltig, dass der gesamte Anpressdruck mehr als doppelt so stark als beim Vorgängermodell ist.

Das aktive PASM-Fahrwerk des 911 GT3 ermöglichte es den Porsche Ingenieuren, die Federn und Stabilisatoren noch eine Spur steifer abzustimmen und damit im PASM-Sportmodus ein noch präziseres Handling anzubieten. Dennoch bleibt der alltagstaugliche Abrollkomfort im PASM-Normalmodus erhalten. Neue, leichtere Räder im Rennsport-Design mit Zentralverschluss und UHP-Bereifung (Ultra High Performance) – jetzt mit Reifendruck-Kontrollsystem – runden die funktionale und optische Weiterentwicklung des GT3 ab.



Seit Herbst 2009 bietet Porsche für den neuen GT3 eine weitere Option an, die ihn noch rennstreckentauglicher macht: Die neuartige dynamische Motorlagerung PADM (Porsche Active Drivetrain Mount). Sie erkennt eine rennsportliche Fahrweise und verhärtet die normalerweise elastische Motorlagerung. Dadurch bleibt der GT3 im Alltag komfortabel, auf der Rundstrecke entfallen andererseits bei sehr schneller Kurvenfahrt störende Massenimpulse durch den Motor. Ein weiterer Vorteil ist die verbesserte Traktion beim Beschleunigen aus dem Stand. Ebenfalls neu ist das auf Wunsch lieferbare Liftsystem für die Vorderachse, mit der die Bodenfreiheit zum Befahren von unebenem Fahrbahnbelag oder steilen Tiefgaragen-Einfahrten auf Knopfdruck um 30 Millimeter angehoben werden kann.

Bei den Boxster-Modellen verwirklichten die Entwicklungsingenieure in allen wesentlichen Bereichen – von den Fahrleistungen über den Kraftstoffverbrauch bis zum Fahrkomfort und der Bedienung – deutliche Verbesserungen. Die Mittelmotorsportwagen erhielten eine komplett neue Motorengeneration. Die Leistungszuwächse

betragen je nach Modell zehn bis 25 PS sowie 17 bis 30 Nm Drehmoment.

Bei den S-Modellen erhöht die aus dem neuen 911 bekannte Benzindirekteinspritzung die Effizienz. Im Vergleich zur Saugrohreinspritzung wird der Kraftstoff direkt in den Brennraum eingespritzt. Dies erfolgt über elektromagnetisch betätigte Ventile mit einem Druck von bis zu 120 bar und millisekundengenau. Der Kraftstoff wird sehr fein zerstäubt und das Gemisch aus Kraftstoff und Luft sehr gleichmäßig im Brennraum verteilt. Dieser überaus komplexe Vorgang der Verbrennung führt insgesamt zu einer Steigerung des Wirkungsgrades des Motors.

Alle Boxster- und Cayman-Modelle sind serienmäßig mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgerüstet. Optional ist das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) im Angebot. Mit Verbrauchswerten zwischen 9,1 und 9,8 Liter pro 100 Kilometer im Euro 5-Normzyklus bieten die neuen Modelle in ihrer jeweiligen Leistungskategorie hervorragende Verbrauchswerte.

Mit der Markteinführung des Cayenne Diesel im Februar 2009 setzte Porsche seine Offensive zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs fort. Der Cayenne ist mit einem Dreiliter-V6-Turbodieselmotor mit 240 PS von Audi ausgerüstet. Zur optimalen Abstimmung von Aggregat und Fahrzeug wurde der Motor von den Porsche Ingenieuren gemeinsam mit den Kollegen von VW und Audi weiter optimiert. Dies betraf unter anderem den Einspritzverlauf und die -menge. Der Klimakompressor schaltet sich beim Anfahren für maximal fünf Sekunden ab, weshalb der Fahrer ein verbessertes Anfahrverhalten genießt. Der Durchschnittsverbrauch im Normzyklus beträgt 9,3 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Der CO₂-Ausstoß des Cayenne Diesel liegt bei 244 g/km.

Neuvorstellungen des Teilkonzerns Volkswagen

Auf dem Internationalen Automobilsalon im März 2009 in Genf wurden zahlreiche Fahrzeuge des Teilkonzerns Volkswagen erstmals der Weltöffentlichkeit gezeigt.

Highlight auf dem Messestand der Marke Volkswagen Pkw war die Weltpremiere des neuen Polo. Die fünfte Generation des Bestsellers präsentiert sich in neuer Optik und Technik und überzeugt dazu durch seine hochwertige Qualität. Mit seinen saubereren und sparsamen Motoren sowie dem intelligenten Design erfüllt er nicht nur die Ansprüche der automobilen Gegenwart sondern setzt neue Maßstäbe im Segment der Kleinwagen.

In Genf präsentierte die Marke Audi den Audi A4 allroad quattro. Das auf dem Audi A4 basierende Modell überzeugt dank permanentem Allradantrieb und erhöhter Bodenfreiheit auch dort, wo der Asphalt zu Ende ist und bietet dazu eine Reihe innovativer Technologien sowie eine effiziente Motorenpalette. Des Weiteren stellte Audi der Weltöffentlichkeit den leistungsstarken Audi TT RS* in der Coupé-Version vor.

Im Mittelpunkt des Messeauftritts von Škoda stand der Yeti, der erste SUV der tschechischen Marke. Das Fahrzeug verfügt bei kompakten

Abmessungen über einen kraftvollen Auftritt und hohe Sicherheitsstandards und bildet damit die fünfte Baureihe der Marke Škoda. Mit dem Octavia GreenLine* erweitert Škoda außerdem seine umweltfreundliche Modellreihe.

Die Marke SEAT zog vor allem mit dem Debüt des Exeo ST die Blicke der Messebesucher des Internationalen Automobilsalon in Genf auf sich. Die Kombi-Variante der neuen Mittelklasse-Limousine aus spanischem Hause zeichnet sich durch ein hohes Niveau in den Bereichen Qualität, Komfort und Sicherheit gepaart mit Effizienz und Dynamik aus. Dazu erfüllen alle Motoren des Exeo ST die künftig geltende Abgasnorm Euro 5. Mit der zweiten Generation des Leon ECOMOTIVE* zeigte SEAT in Genf in einer Weltpremiere die Studie eines der saubersten und sparsamsten Automobile in der Golf-Klasse. Dank weiterentwickelter Technik und aerodynamischem Feinschliff weist der Kompakte einen Durchschnittsverbrauch von 3,8 Liter pro 100 Kilometer und eine CO₂-Emission von 99 g/km auf.

Volkswagen Nutzfahrzeuge stellte in Genf mit dem Caddy 4Motion die Allrad-Version der erfolgreichen Caddy-Baureihe vor. Darüber hinaus beeindruckte der Multivan Comfortline die Messebesucher mit langem Radstand und einem Plus an Komfort und Wertigkeit im Innenraum.

Die Marken Bentley und Lamborghini präsentierten mit dem Bentley Continental Supersports*, dem ersten Bentley Modell mit Biofuel-Kompatibilität, beziehungsweise dem Lamborghini Murcielago LP 670-4 SuperVeloce* leistungsstarke neue Derivate auf Basis der bekannten Modelle.

Auf dem Messestand der Marke Bugatti faszinierte ein Unikat des Bugatti Veyron die Besucher. Der Veyron Bleu Centenaire wurde anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Marke mit einer auffallend blauen Lackierung versehen.

Ende März 2009 stellte die Marke Volkswagen Pkw auf der Auto Mobil International in Leipzig

der Weltöffentlichkeit erstmals den Golf GTD vor, eine extrem sparsame und gleichzeitig äußerst sportliche Variante des neuen Golf. Das serienmäßig mit Sportfahrwerk und Leichtmetallfelgen bestückte Modell zeigt seine Verwandtschaft zum GTI einerseits über die höchst agilen Fahreigenschaften, andererseits über leichte Parallelen in Optik und Ausstattung.

Auf der Auto China in Shanghai im April 2009 präsentierte der Teilkonzern Volkswagen erstmals den neuen Passat Lingyu. Das speziell für den chinesischen Markt konzipierte und dort produzierte Modell wurde weiterentwickelt, um die Wünsche der chinesischen Kunden zu erfüllen. Die Limousine im klassischen Design zeichnet sich vor allem durch Eleganz im Innenraum sowie verbrauchs- und emissionsarme Motoren aus. Abgerundet wurde der Messeauftritt mit der Vorstellung der beliebten BlueMotion-Technologie. Unter dem Umweltlabel wird Volkswagen verstärkt verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge in China anbieten.

Die Marke Audi zeigte in Shanghai der Weltöffentlichkeit erstmals die neue Generation des Audi Q7*. Mit der neu eingeführten „cleandiesel“-Technologie und weiteren Maßnahmen wie der LED-Lichttechnik und Rückgewinnung der Bremsenergie verbraucht der SUV weniger als neun Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer. Er erfüllt bereits heute die strengen Euro-6-Abgasnormen, die erst 2014 in Kraft treten. Das dezent modifizierte Design an Front, Seite und Heck lässt den neuen Audi Q7 noch eleganter erscheinen.

Auf der Barcelona Motor Show im Mai 2009 feierten gleich drei Modelle der Marke SEAT ihre Weltpremiere. Pünktlich zum 25-jährigen Bestehen der Ibiza-Baureihe debütierten der exklusiv ausgestattete Ibiza Bocanegra sowie der betont sportliche Ibiza FR*. Spezielle Design-Elemente beim Interieur und Exterieur, ein wuchtiger Heckspoiler und 17-Zoll-Leichtmetallräder machen den Ibiza Bocanegra zu einem echten Hingucker. Motorsport-Flair versprüht die neueste Version des Ibiza FR. Dafür sorgen das dyna-

mische Arrow-Design des Fahrzeugs, das seitlich angeordnete Doppelendrohr, Sportsitze sowie Schaltwippen am Lenkrad. Die Kombination aus 1,4 Liter-TSI-Motor und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe bietet dazu ein intensives Fahrgefühl bei gleichzeitig reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten. Die dritte Weltpremiere stellte in Barcelona der neue SEAT Leon CUPRA* dar. Das leistungsstärkste und sportlichste SEAT-Modell lehnt sich stark an die erfolgreichen Leon Rennmodelle der Tourenwagen Weltmeisterschaft WTCC an. Das verdeutlichen die wabenförmigen Lufteinlässe im bulligen Frontstoßfänger und das ovale Endrohr am Heck, ebenso wie seine geringe Bodenfreiheit und die üppigen 18-Zoll-Räder. Der 177 kW (240 PS) starke 2,0 TFSI-Motor sprintet in 6,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) im September 2009 in Frankfurt stellte der Volkswagen Teilkonzern eine Vielzahl neuer Modelle und Studien der Weltöffentlichkeit vor.

Die Marke Volkswagen Pkw demonstrierte eindrucksvoll ihre Kompetenz bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilität. Dabei zogen vor allem die Weltpremieren des Elektro-Fahrzeugs E-Up! und des Full-Hybrid-Fahrzeugs L1 das Interesse der Messebesucher und der Fachpresse auf sich. Die auf der New Small Family basierende Zero-Emission-Studie E-Up! wird von einem Elektromotor mit einer Maximalleistung von 60 kW angetrieben und erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 135 km/h. Die Lithium-Ionen-Batterie besitzt eine Kapazität von 18 kWh; je nach Fahrweise lassen sich damit bis zu 130 Kilometer zurücklegen. Der E-Up! zeichnet sich darüber hinaus durch ein klares und gleichzeitig emotionales Design aus und steht im Einklang mit den übrigen Modellen der New Small Family.

Mit der Studie L1 stellte die Marke das sparsamste Hybridautomobil der Welt vor. Angetrieben von einem neu entwickelten Common-Rail-Turbodiesel und einem Elektromotor, verbraucht der L1 nur 1,38 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 35 dieses Berichts.



Er ist bis zu 160 km/h schnell und emittiert lediglich 36 g/km CO₂. Dank seiner mit Carbonfasern verstärkten Kunststoff-Karosserie wiegt das Fahrzeug nur 380 kg. Hintereinander angeordnete Sitze sorgen zudem dafür, dass der L1 bei einem Cw-Wert von 0,195 extrem aerodynamisch ist.

Auch bei den Serienfahrzeugen wartete Volkswagen Pkw mit weiteren Neuvorstellungen auf. Neben dem neuen Polo als Dreitürer überzeugte die neue BlueMotion-Generation der Modelle Polo^{**}, Golf^{*} und Passat Limousine^{**}, die die Themen Verbrauch, Emissionen und Kosten in ihrem jeweiligen Segment völlig neu definieren. Der Golf R^{*} als Nachfolger des Golf R32 bildete den Abschluss der Premierenreihe der Marke. Der stärkste Golf aller Zeiten ist trotz höherer Leistung deutlich sparsamer als sein Vorgänger. Möglich macht das unter anderem der neue aufgeladene Hightech-TSI, der im Vergleich zum Vorgängermodell rund 21 Prozent weniger Kraftstoff benötigt.

Audi begeisterte das Publikum mit dem e-tron, der Studie eines Hochleistungssportwagens mit reinem Elektroantrieb. Vier Motoren mit einer Gesamtleistung von 230 kW beschleunigen den e-tron auf maximal 200 km/h; der Lithium-Ionen-Akku erlaubt eine Reichweite von bis zu 248 Kilometer. Nicht weniger beeindruckend war der Auftritt des Audi R8 Spyder, der überragende

Fahrleistungen und Dynamik mit dem Erlebnis des offenen Fahrens vereint. Darüber hinaus stellte die Marke den Audi S5 Sportback 3.0 TFSI^{*}, den Audi A4 3.0 TDI quattro clean diesel^{*} sowie den Audi A3 als Limousine und Sportback mit neu entwickeltem 1.2 TFSI-Motor vor.

Škoda feierte in Frankfurt mit dem Superb Combi und dem Octavia LPG^{*} zwei Weltpremieren. Mit seinem überdurchschnittlichen Komfort und Raumangebot setzt der Škoda Superb Combi neue Maßstäbe in der oberen Mittelklasse. Er besticht vor allem durch viele clevere Detaillösungen und stilsicheres Design. Der Škoda Octavia LPG kann sowohl mit Benzin als auch mit dem kostengünstigen Autogas LPG betrieben werden. Der CO₂-Ausstoß reduziert sich dabei um rund zwölf Prozent auf 149 g/km.

Im Mittelpunkt des Messeauftritts der Marke SEAT stand die Präsentation der Konzeptstudie IBZ, die einen Ausblick auf den für 2010 geplanten SEAT Ibiza Kombi gestattete. Das hochfunktionale Fahrzeug im attraktiven Design verbindet Komfort und großzügiges Platzangebot mit der SEAT typischen Sportlichkeit. Die ECOMOTIVE-Varianten der Modelle Leon^{*} und Altea^{*}, mit denen SEAT die Palette emissionsarmer und sparsamer Fahrzeuge auf fünf erweiterte, sowie der Leon CUPRA R^{*} als stärkster SEAT aller Zeiten waren weitere Highlights der spanischen Marke.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 35 dieses Berichts.

** zu diesen Modellen sind noch keine verbindlichen Verbrauchs- und Emissionsangaben verfügbar.

Mit dem Mulsanne** präsentierte Bentley das neue Flaggschiff der Marke. Eine Limousine mit großzügigem, edlem Innenraum und handgefertigtem Luxus, gepaart mit dem für Bentley typischen Leistungsvermögen. Lamborghini zeigte erstmals den Reventón Roadster. Der offene Zweisitzer ist einer der extremsten und exklusivsten Sportwagen der Welt. Mit weniger als 20 gebauten Einheiten wird der Reventón Roadster zum Sammlerstück.

Die Weltpremieren der neuen Generation von Multivan und California zogen die Blicke der Messebesucher am Stand von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf sich. Die Karosseriegestaltung folgt der Volkswagen Designsprache. Besonders die Frontpartie zeigt jetzt noch souveränere Züge. Auch technisch machte der Bestseller einen großen Sprung: Mit Common-Rail-Motoren, Siebengang-DSG und vielfältigen Assistenzsystemen ist er sparsamer, emissionsärmer und komfortabler als je zuvor.

Neben der Vielzahl neu präsentierte Serienfahrzeuge sorgt der Volkswagen Teilkonzern mit zahlreichen innovativen Konzeptfahrzeugen und Studien für großes Aufsehen.

Mit dem Golf twinDRIVE wurde ein innovatives Antriebskonzept in einer Plug-In-Variante vorgestellt – der Beweis, dass Elektromobilität mit Strom aus der Steckdose in Kombination mit verbrennungsmotorischer Langstreckenmobilität funktioniert. Für den Zeitraum 2010 bis 2012 wird ein Flottenversuch mit dem twinDRIVE vorbereitet.

Auf der North American International Auto Show in Detroit im Januar 2009 eröffnete der Teilkonzern Volkswagen das Automobiljahr mit einer Weltpremiere: die Studie Concept BlueSport, ein kompakter Roadster mit Mittelmotor, begeistert mit höchstem Fahrspaß bei niedrigem Verbrauch. Angetrieben von einem 132 kW (180 PS) starken Clean Diesel (TDI) mit Common-Rail-Einspritzung kommt der dynamische Zweisitzer mit durchschnittlich 4,3 Litern Diesel auf 100 Kilometer

aus und emittiert dabei lediglich 113 g/km CO₂. Der Concept BlueSport ist ein Spiegelbild des modernen Automobilbaus und könnte dank der gelungenen Verbindung aus Fahrspaß und Umweltfreundlichkeit auf großes Kundeninteresse stoßen.

Parallel zur Vorstellung des neuen Polo auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf im März 2009 stellte die Marke erstmals die Studie des neuen Polo BlueMotion** vor. Sein 1,2-Liter-TDI-Motor kommt mit 3,3 Litern Diesel auf 100 Kilometer aus und emittiert dabei lediglich 87g/km CO₂. Diese hervorragenden Werte werden unter anderem durch eine Start-Stopp-Automatik sowie ein System zur Rückgewinnung der Bremsenergie erreicht. Der damit sparsamste Fünfsitzer der Welt wird 2010 auf den Markt kommen. Darüber hinaus debütierten in Genf weitere umweltfreundliche Modelle der Marke Volkswagen Pkw. Neben den BlueMotion-Versionen von Golf* und Golf Plus** beeindruckte vor allem der 110 kW (150 PS) starke Touran TSI EcoFuel mit Erdgasantrieb. Der Passat CC Blue TDI bewies mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,2 Litern auf 100 Kilometer, dass eine sportliche Limousine auch umweltschonend sein kann.

Mit strategischen Allianzen Kräfte bündeln

Bei der Erschließung neuer Marktsegmente werden Kooperationen mit anderen Fahrzeugherstellern immer bedeutsamer. Durch die Kompetenz- und Know-how-Bündelung können Entwicklungskosten niedrig gehalten und Investitionsausgaben zwischen mehreren Partnern aufgeteilt werden. Neben Kooperationen zwischen den Teilkonzernen Porsche und Volkswagen bei der Entwicklung und Produktion der Modelle Volkswagen Touareg, Audi Q7 und Porsche Cayenne, arbeitet insbesondere der Teilkonzern Volkswagen zum Beispiel mit der Daimler AG bei der Produktion der Modelle Volkswagen Crafter und Mercedes-Benz Sprinter sowie mit der Chrysler Group zur Produktion des Routan, eines MPV für den US-amerikanischen Markt, zusammen.

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 35 dieses Berichts.

** zu diesen Modellen sind noch keine verbindlichen Verbrauchs- und Emissionsangaben verfügbar.

Im Interesse einer schnellen Markteinführung von SunFuel, einem erneuerbaren Biokraftstoff der zweiten Generation, strebt der Teilkonzern Volkswagen Kooperationen und direkte Beteiligungen an Unternehmen an, die sich mit der Herstellung solcher Kraftstoffe beschäftigen. Bereits 2002 wurde gemeinsam mit CHOREN Industries beschlossen, die Entwicklung neuer Kraftstoffe zu fördern und voranzubringen. Der Teilkonzern Volkswagen hat sich daraufhin im Jahr 2007 finanziell an CHOREN beteiligt. Langfristig soll SunDiesel unter Anwendung nachhaltiger Mindeststandards in Deutschland hergestellt werden.

Im Bereich Biokraftstoffe besteht außerdem eine langjährige Kooperation mit der Firma IOGEN; das Ziel ist die Herstellung von Zellulose-Ethanol in Deutschland. IOGEN ist weltweit führend in der Produktion von Zellulose-Ethanol, einem voll erneuerbaren Biokraftstoff der zweiten Generation.

Am 12. Februar 2009 unterzeichneten die Volkswagen AG und die Toshiba Corporation eine Absichtserklärung, um gemeinsam Elektroantriebe und die dazugehörige Leistungselektronik für künftige Fahrzeugprojekte zu entwickeln. Die Kooperation dient außerdem der Entwicklung von Batteriesystemen mit hoher Energiedichte für die nächste Generation von Elektrofahrzeugen. Der Volkswagen Teilkonzern verfolgt das Ziel, als erster Automobilhersteller ein emissionsfreies, bezahlbares und sicheres Elektrofahrzeug in Großserie anzubieten. Um hierfür Fortschritte in der Forschungs- und Entwicklungsarbeit zu erzielen, insbesondere im Bereich der Lithium-Ionen-Batterietechnik, erfolgt die Zusammenarbeit neben Toshiba mit weiteren potentiellen Technologiepartnern.

Im Rahmen der Strategie 2018 des Teilkonzerns wird Volkswagen sein Engagement in Südostasien zukünftig ausbauen. Um die Märkte dieses Wirtschaftsraums mit lokal gefertigten Fahrzeugen langfristig zu erschließen, wurde im Mai 2009 gemeinsam mit dem indonesischen Partner-Unternehmen „Indomobil“ vereinbart, ab Sommer 2009 mit der Montage von teilzerlegten Modellen der Marke Volkswagen Pkw zu beginnen. Den Anfang macht der Kompaktvan Touran mit einer Anfangskapazität von einigen hundert Einheiten; künftig soll die Angebotspalette um Fahrzeuge weiterer Teilkonzernmarken erweitert werden.

Ebenfalls im Mai 2009 unterzeichneten der Vorsitzende des Vorstandes der Volkswagen AG, Herr Prof. Dr. Winterkorn, und der Vorstandsvorsitzende des chinesischen Automobilherstellers BYD ein „Memorandum of Understanding“. Ziel der getroffenen Absichtserklärung ist es, Möglichkeiten der Zusammenarbeit im Bereich lithiumbatteriebetriebener Hybrid- und Elektrofahrzeuge zu prüfen.

Aktiviere Entwicklungskosten gestiegen

Im Geschäftsjahr 2008/09 haben sich die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten des Porsche Konzerns durch die erstmalige Einbeziehung des Volkswagen Teilkonzerns auf 2,7 Milliarden Euro erhöht (Vorjahr: 0,9 Milliarden Euro). Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 1,2 Milliarden Euro nach 0,1 Milliarden Euro im Vorjahr.

Im ersten Halbjahr 2009 betragen die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten im Teilkonzern Volkswagen 2,1 Milliarden Euro. Die Aktivierungsquote lag im Teilkonzern Volkswagen bei 30,6 Prozent, im Wesentlichen bedingt durch die erhöhte Anzahl neuer Produkte im Rahmen der Modelloffensive.

Schutzrechte und Lizenzen

Für einen wirksamen Schutz der Ergebnisse aus Forschung und Entwicklung hat der Teilkonzern Porsche die Anmeldezahlen von Schutzrechten nochmals gesteigert. Besonderes Augenmerk lag dabei auf den Innovationen des neuen Panamera. Mit Blick auf den zunehmenden internationalen Wettbewerb bei Schutzrechten führt Porsche bei Entwicklungsprojekten ein umfassendes Patent-Monitoring durch.

Der Volkswagen Teilkonzern sichert sich jährlich zahlreiche Patente im In- und Ausland, überwiegend betrafen diese Innovationen elektronische Helfer und emissionsreduzierende Maßnahmen für Antriebssysteme. Die Mitarbeiter stellen dabei meist 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/100 km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ - Emissionen kombiniert (g/km)
Audi A4 3.0 TDI quattro clean diesel	176 (240)	8,7	5,5	6,7	175
Audi Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	176 (240)	11,2	7,6	8,9	234
Audi S5 Sportback 3.0 TFSI	245 (333)	13,8	7,3	9,7	224
Audi TT RS Coupé	250 (340)	13,1	6,9	9,2	214
Bentley Continental Supersports	463 (630)	25,0	11,4	16,3	388
Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV	493 (670)	32,0	13,7	20,6	480
SEAT Altea ECOMOTIVE	77 (105)	5,2	4,1	4,5	119
SEAT Ibiza FR	110 (150)	8,1	5,3	6,3	146
SEAT Leon CUPRA	177 (240)	11,4	6,5	8,3	199
SEAT Leon CUPRA R	195 (265)	10,7	6,6	8,1	190
SEAT Leon ECOMOTIVE	77 (105)	4,6	3,2	3,8	99
Škoda Octavia GreenLine	77 (105)	5,5	3,7	4,4	114
Škoda Octavia LPG (Autogas)	72 (98)	12,7	7,3	9,2	149
Škoda Octavia LPG (Benzin)	72 (98)	9,8	5,6	7,1	169
VW Golf Limousine BlueMotion	77 (105)	4,7	3,4	3,8	99
VW Golf R (6-Gang manuell)	199 (270)	11,8	6,7	8,5	199
VW Golf R (6-Gang-DSG)	199 (270)	11,2	6,8	8,4	195

Einkauf

Der Materialaufwand des Porsche Konzerns summierte sich im Geschäftsjahr 2008/09 auf 33,8 Milliarden Euro; im Jahr zuvor waren es 4,2 Milliarden Euro gewesen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die erstmalige Einbeziehung des Volkswagen Teilkonzerns zurückzuführen. Unter Berücksichtigung von Konsolidierungseffekten mit dem Teilkonzern Volkswagen ist der Materialaufwand im Porsche Teilkonzern um 17,5 Prozent auf 3,4 Milliarden gesunken.

Materialkosten und Rohstoffpreisentwicklung

Im Berichtszeitraum hat sich die Preissituation ausgehend von den vorangegangenen Rekordständen für wesentliche Rohstoffe deutlich entspannt. Neben dem Ölpreis waren auch bei den Preisen für Edelmetalle drastische Reduzierungen gegenüber den im letzten Geschäftsjahr erreichten historischen Höchstständen zu verzeichnen. Zudem sind auch die Preise für Stahl und Aluminium merklich gesunken, so dass die rückläufige Rohstoffpreisentwicklung sich insgesamt positiv auf das Niveau der Materialkosten ausgewirkt hat.

Die Schwankungen im Bereich der Rohstoffpreise werden im Teilkonzern Porsche weiterhin durch gezielte Maßnahmen zur Risikoabsicherung sowie kompensatorische Maßnahmen in anderen Kostenbestandteilen des Produktionsmaterials begrenzt. Aufgrund der weltweit sinkenden Nachfrage nach Premiumfahrzeugen hat Porsche frühzeitig die Fahrzeugproduktion der Nachfrage angepasst. Somit war der Bedarf an Produktionsmaterial im Berichtszeitraum konjunkturbedingt rückläufig.

Im Teilkonzern Volkswagen wurde schon frühzeitig damit begonnen, der angespannten Situation auf dem Rohstoffmarkt mit gezielten Strategien zu begegnen. Dieser Weg wird konsequent fortgesetzt. In Zukunft wird dabei die strategische Ausrichtung des Lieferantenportfolios im Mittelpunkt stehen. Die lokalen Engagements in Indien,

Russland und den USA spielen hierbei eine besondere Rolle.

Erfolgreiche Produktanläufe

Als wesentliche Meilensteine in den Beschaffungsprozessen des Teilkonzerns Porsche sind die Produktanläufe des Cayenne Diesel, des neuen 911 GT3 sowie der vierten Baureihe Panamera zu nennen. Wie bei vergangenen Modellen konnte Porsche beim Panamera den Anlauf in kürzester Zeit realisieren. Durch die enge Zusammenarbeit interdisziplinär besetzter Teams mit den für die neue Baureihe ausgewählten Lieferanten gelang es, die Versorgung der Montagebänder der am Standort Leipzig neu eingerichteten Produktion vollständig abzusichern. Alle beteiligten Partner unternahmen besondere Anstrengungen, um den Panamera mit seinen zahlreichen technischen Innovationen termin- und qualitätsgerecht in die Serienfertigung zu überführen.

Zu den Innovationen, die mit dem Panamera eingeführt wurden, zählen neben dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe und dem ersten Start-Stopp-System in Verbindung mit einem automatisch schaltenden Getriebe auch die neue adaptive Luftfederung mit schaltbarem Zusatzvolumen in jeder Feder sowie die aktive Aerodynamik mit einem beim Top-Modell Panamera Turbo mehrdimensional verstellbaren, ausfahrbaren Heckspoiler.

Zu den Produktanläufen im Teilkonzern Volkswagen verweisen wir auf unsere Ausführungen im Abschnitt Forschung und Entwicklung.

Hohes Leistungsniveau der Lieferanten

Der hohe Anteil der externen Wertschöpfung im Teilkonzern Porsche bedingt den herausragenden Stellenwert der Leistungsfähigkeit und Stabilität der Lieferantenbasis. Aus diesem Grunde hat das Porsche Lieferanten-Management im Verlauf des Berichtszeitraumes intensiv an der Weiterentwicklung der Leistungsfähigkeit der Lieferanten gearbeitet. Wie in den Vorjahren umfassten diese Aktivitäten die Unterstützung



der Lieferanten bei der Anlaufabsicherung von Neufahrzeugprojekten, die Durchführung von Präventivmaßnahmen zur Sicherstellung einer reibungslosen Serienentwicklung sowie Vor-Ort-Einsätze zur Absicherung der Serienversorgung.

Bei der regelmäßigen Leistungsbewertung der Porsche Lieferanten konnte das Niveau des Geschäftsjahres zuvor weiter verbessert werden. Die Leistungen im Fahrzeugentwicklungsprozess haben sich auf hohem Niveau stabilisiert. Die Resultate hinsichtlich Qualität, Termintreue und Kostendisziplin der Lieferanten der laufenden Serien wurden im Berichtszeitraum nochmals verbessert. Die gleiche positive Entwicklung war bei der Versorgung mit Ersatzteilen zu verzeichnen.

Im Zuge der anhaltenden Automobilkrise sah sich auch Porsche zum Teil erheblichen Versorgungsrisiken auf der Zulieferseite ausgesetzt. Im Berichtsjahr musste eine gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich gestiegene Anzahl von kritischen und insolventen Lieferanten betreut werden. Im Ergebnis konnten die entstandenen Ertrags- und Liquiditätskrisen bei einzelnen Lieferanten sowie die Insolvenzfälle ohne eine Beeinträchtigung der Versorgung abgewickelt werden.

An dieser Stelle hat sich einmal mehr gezeigt, dass das bereits seit einigen Jahren etablierte Risikomanagement zur Überwachung der finanzwirtschaftlichen Stabilität der Lieferanten

ein wirkungsvolles Werkzeug für die frühzeitige Erkennung von Versorgungsrisiken darstellt. Die finanzwirtschaftliche Beurteilung bleibt daher wie auch die Bewertung der Lieferantenleistung ein wichtiges, fest in den Vergabeprozess integriertes Kriterium für die Lieferantenauswahl.

Einkauf von Nicht-Produktionsmaterial

Im Bereich Nicht-Produktionsmaterial standen im Geschäftsjahr 2008/09 für den Teilkonzern Porsche die Fertigstellung des Porsche Museums, der Ausbau des Ersatzteillagers bei Sachsenheim sowie die Vergabe der Gewerke der neuen Lackiererei am Stammsitz Zuffenhausen im Mittelpunkt der Beschaffungsaufgaben.

Auch im Bereich der Beschaffungen von Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen lag das Einkaufsvolumen des Geschäftsjahres aufgrund der Branchenkrise unter dem Rekordniveau des Vorjahres. Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfeldes konnten die für die Materialaufwendungen der einzelnen Baureihen gesetzten Ziele durch Umsetzung geeigneter Produkt- und Prozessoptimierungsmaßnahmen erreicht werden.

Im Rahmen der Einführung eines einheitlichen Einkaufs für Nicht-Produktionsmaterial für den Porsche Teilkonzern wurden die Aktivitäten planmäßig weitergeführt und zusätzliche Konzerngesellschaften integriert.

Kaufteile im Teilkonzern Volkswagen

Der Teilkonzern Volkswagen hat in Bezug auf die Kaufteile neu aufgebaute Planungs- und Entscheidungsprozesse sowie neue, konzernweit installierte Systeme zur Kapazitätsplanung und -sicherung eingerichtet. Die Zahl der versorgungskritischen Teile konnte hierdurch reduziert werden. Dieser Ansatz soll auf alle Standorte – sowohl die bestehenden als auch die im Aufbau befindlichen neuen Standorte – übertragen werden.

Hier gilt es unter anderem zu prüfen, inwieweit Spezifikationen den lokalen Anforderungen angepasst werden können. Eine höhere Wertschöpfungstiefe erreicht der Teilkonzern Volkswagen in diesen Märkten außerdem durch die Tiefenlokalisierung, das heißt, es wird zum Beispiel versucht, frühzeitig günstige Bezugsquellen für Rohmaterialien in den jeweiligen Regionen zu finden.



Konsequente Erschließung neuer Märkte

Für die Konzernbeschaffung im Teilkonzern Volkswagen bedeuten die neuen Fertigungsstandorte in Indien, Russland und den USA eine doppelte Chance: Zum einen können durch lokale Beschaffungsaktivitäten – neben der Erfüllung gesetzlicher Vorgaben (unter anderem Local-Content-Anforderungen) – Kostenvorteile identifiziert und Kosten reduziert werden. Zum anderen können die dortigen Lieferanten auch für andere Regionen eine günstige Bezugsquelle sein. Beide Chancen werden bei den Beschaffungsaktivitäten für die neuen Werke sorgfältig geprüft. Um die Materialkosten der Produkte in neuen Wachstumsmärkten zu optimieren, werden für die Produktion intensiv die jeweiligen Märkte genutzt.

Das C3-Sourcing-Programm (Cost-Competitive-Countries-Sourcing) baut konsequent auf diesen Handlungsfeldern auf. Ziel ist es, die Kostenvorteile in wettbewerbsfähigen Beschaffungsmärkten für europäische Fahrzeugprojekte nutzbar zu machen. Unter Beibehaltung der Qualitätsansprüche werden so Synergien der lokalen Produktion für den Export erschlossen und weiter ausgebaut. Integraler Bestandteil des Programms ist das Kaufteile-Management in den Regionen weltweit. Es begleitet Lieferanten an den einzelnen Konzernstandorten sowohl bei der Tiefenlokalisierung im jeweiligen Land als auch beim Export ihrer Bauteile in andere Länder zu weiteren Produktionsstandorten des Konzerns. Das C3-Sourcing-Programm trägt damit maßgeblich dazu bei, die Zielkosten neuer Fahrzeugprojekte zum Start der Serienproduktion zu erreichen.

Produktion

Im Teilkonzern Porsche bildete der Produktionsstart des Gran Turismo Panamera im Geschäftsjahr 2008/09 die größte Herausforderung für das Produktionsressort. Vom Serienanlauf im April 2009 bis zum Ende des Berichtsjahres, dem 31. Juli 2009, fertigte das Werk Leipzig bereits 1.920 Einheiten des Panamera. Insgesamt liefen im Berichtszeitraum 76.739 Fahrzeuge von den Bändern, das waren 27 Prozent weniger als im Vorjahr. Porsche konnte sich des weltweiten Nachfragerückgangs nicht entziehen und musste die Produktion anpassen. Erneut hat sich das Floatingkonzept mit dem Auftragsfertiger Valmet bewährt. Der Boxster wurde re-integriert um die Auslastung im Stammwerk Zuffenhausen sicherzustellen.

Die Baureihe 911 erreichte in Stuttgart-Zuffenhausen 27.776 Fahrzeuge, daneben montierte die Mannschaft im Porsche Stammwerk noch 2.146 Einheiten der Boxster-Baureihe. 12.257 weitere Fahrzeuge der Mittelmotorsportwagen Boxster und Cayman wurden in Finnland bei Valmet gefertigt. Vom Cayenne wurden in Leipzig 32.640 Einheiten hergestellt.

Der Volkswagen Teilkonzern produzierte im ersten Halbjahr dieses Jahres 2.822.649 Fahrzeuge. Der Inlandsanteil der Produktion belief sich auf 32,7 Prozent. Aufgrund der kritischen Marktsituation wurde das Produktionsvolumen entsprechend angepasst und diente somit dem Abbau von Lagerbeständen sowie der Verbesserung des Working Capital.

Hochleistungsstandort Leipzig

Im April 2009 begann mit dem Serienanlauf der vierten Baureihe von Porsche im Werk Leipzig eine neue Zeitrechnung. In der derzeit modernsten Automobilfabrik der Welt produziert der Hersteller mit neuesten Fertigungsmethoden nicht nur den Geländewagen Cayenne, sondern nun auch den Panamera. Unter der Leitung des damaligen Vorstandes für Produktion und Logistik und neuen Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG,

Michael Macht, sind die Prinzipien der schlanken Produktion in der sächsischen Fabrik so konsequent umgesetzt worden, wie nirgends sonst auf der Welt.

Um den Panamera zu integrieren, musste der Standort erweitert werden. Rund 150 Millionen Euro investierte Porsche in eine neue 25.000 Quadratmeter große Montagehalle, ein Logistikzentrum, ein Pilot- und Analysezentrum sowie eine Lehrwerkstatt.

Schon mit der Produktion des sportlichen Geländewagens Cayenne, die im Jahr 2002 gestartet war, wurde das Leipziger Werk zu einer Erfolgsgeschichte der Porsche AG. Die Voraussetzungen für die ebenso erfolgreiche Montage des Panamera waren mithin gegeben. Der Teilkonzern Porsche entwickelte für die Panamera-Produktion ein neues Logistikkonzept, das für einschneidende Verbesserungen sorgte. Ein exakter Zeit- und Ablaufplan, in den sämtliche Zulieferer eingebunden sind, erlaubt es nun, Teile in hoher Frequenz vor der Weiterverarbeitung am Band anzuliefern. Dadurch werden teure Lagerflächen praktisch überflüssig – das ist in dieser Ausprägung einmalig in der internationalen Automobilindustrie. Da es sich bei den Zulieferern zum größten Teil um Unternehmen aus Deutschland handelt, beträgt der heimische Anteil an der Wertschöpfung des Panamera über 70 Prozent. Ganz im Sinne der ruhmreichen Tradition des Sportwagenherstellers Porsche steht damit auch der Gran Turismo Panamera für das Gütesiegel „Made in Germany“.

Eine logistische Meisterleistung stellt darüber hinaus die Produktion der beiden Fahrzeugtypen Cayenne und Panamera auf einem Band dar. Fast alle Motoren beider Modelle werden aus dem Porsche Stammwerk in Zuffenhausen nach Leipzig geliefert. Die teilausgestatteten Cayenne-Karosserien kommen per Bahn aus Bratislava, die lackierten Panamera-Karosserien auf der Schiene aus dem Werk der Konzerngesellschaft Volkswagen Nutzfahrzeuge in Hannover. In Leipzig wird auf einer singulären Linie zuerst das

Interieur des Panamera montiert. Haben beide Karossen den gleichen Fertigungsgrad erreicht, laufen sie auf einer Linie bis zur Fertigstellung; und dies trotz unzähliger Ausstattungs- und Individualisierungsmöglichkeiten beider Modelle.

Schon beim Bau des Werks in Leipzig, das im August 2002 in Betrieb genommen wurde, hat Porsche die Richtlinien einer schlanken Fabrik konsequent umgesetzt. Damals kamen dem Projekt die Erfahrungen zugute, die das Werk Zuffenhausen schon Anfang der Neunziger Jahre gemacht hatte, als Porsche das Stammwerk nach japanischem Vorbild umstrukturierte und dadurch in die Erfolgsspur zurückfand. Das Werk Leipzig verfügt darüber hinaus über ein hochmodernes Kundenzentrum, eine Einfahr- und Prüfstrecke sowie einen sechs Kilometer langen Offroad-Kurs. Damit nicht genug: Im werkseigenen Biotop genießen 70 Auerochsen und eine Herde Wildpferde als „Landschaftspfleger“ ihr ruhiges Dasein.

Höchste Qualitätsstandards

Im Berichtszeitraum wurden die Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität im Teilkonzern Porsche erneut gewürdigt. In den USA, dem größten Exportmarkt des Automobilherstellers, bestätigte das renommierte Marktforschungsinstitut J.D. Power Porsche die Erfüllung der höchsten Qualitätsansprüche. J.D. Power ermittelte in seiner jüngsten Meinungsumfrage „Initial Quality Study“, dass Porsche in dem Gesamtranking nicht nur auf Platz zwei nach Lexus liegt, sondern mit diesem Resultat gleichzeitig der beste europäische Hersteller ist. Damit erreichte Porsche bei der prestigeträchtigen Markenwertung schon zum vierten Mal in Folge einen Spitzenplatz. In den Jahren 2006 bis 2008 belegte der Stuttgarter Automobilhersteller jeweils den ersten Platz. J.D. Power prüft die Zufriedenheit von Neuwagenkäufern in den ersten 90 Tagen nach Auslieferung der Fahrzeuge. Anhand eines Katalogs mit insgesamt 228 Kriterien wurden bei knapp 81.000 Kunden ihre Eindrücke von Qualität und Verarbeitung abgefragt.

Diese Erfolge sind das Ergebnis konsequenter Qualitätsarbeit und Kundenorientierung während der Entwicklung, in der Produktion und im Vertrieb. Die Herausforderung besteht nicht darin, einen hohen Qualitätsstandard kurzfristig zu erreichen, sondern ihn über Jahre hinweg sicherzustellen.

Der Schlüssel zur Zufriedenheit und Loyalität der Kunden des Volkswagen Teilkonzerns gegenüber dem Unternehmen ist, ihre Erwartungen an die Produkte zu übertreffen. Der wahrgenommenen Qualität des Produkts kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Dazu gehören vor allem Zuverlässigkeit und Anmutungsqualität sowie der Service am Produkt. Nur wenn die Kunden in allen diesen Aspekten positiv überrascht und begeistert sind, kann behauptet werden, dass Volkswagen hervorragende Qualität in allen Marken und Fahrzeugklassen bietet – denn das ist das Ziel des Volkswagen Teilkonzerns.

Die intensiven Anstrengungen, die im gesamten Konzern unternommen werden, um dieses Qualitätsziel zu erreichen, zeigen deutliche Wirkung: Die Anzahl der Schadensfälle hat sich seit Januar 2006 wesentlich reduziert. In den Tests von ADAC und TÜV zur Langzeitqualität belegen die Konzernfahrzeuge vordere Plätze. Zudem werden neue Modelle durchgängig gut bewertet.

Um die Kunden zu überzeugen, muss ein Fahrzeug aus dem Volkswagen Teilkonzern rundum begeistern. Sowohl außen am Fahrzeug als auch im Innenraum soll der Kunde Qualität und Wertigkeit spüren und außerdem die Präzision und Liebe zum Detail erleben. Alle Marken des Konzerns richten ihr Augenmerk verstärkt auf diese Anmutungsqualität, die maßgeblich durch den Einsatz innovativer und hochwertiger Materialien bestimmt wird. Hier werden auch zukünftig Standards gesetzt. Der Golf der sechsten Generation ist das neueste Modell, das sich über diesen Qualitätsanspruch definiert. Als wertigstes Fahrzeug seiner Klasse ist er die Messlatte für Qualität in der Kompaktklasse – zum Beispiel dank seiner hervorragenden akustischen Eigenschaften.



Produktionsstandorte flexibel nutzen

Der Volkswagen Teilkonzern verfügt über 61 Produktionsstandorte, die sich auf Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien verteilen. An insgesamt 41 dieser Standorte werden Fahrzeuge gefertigt. Grundsätzlich wird vor allem das Ziel verfolgt, fertigungsgerecht konstruierte Produkte streng wertschöpfungsorientiert in kurzen Durchlaufzeiten herzustellen. Dabei geht es insbesondere um den effizienten Einsatz von Ressourcen. Entscheidende Vorteile im Sinne einer marktgerechten Produktion werden unter anderem mit dem Drehscheibenkonzept erzielt, das eine flexibel auf den Bedarf angepasste Belegung der Werke ermöglicht. In Zukunft wird die Fähigkeit, mehrere Modelle auf einer Fertigungslinie zu produzieren, zu einem wichtigen Erfolgskriterium.

Angesichts der angespannten Marktsituation sind Produktivitätssteigerungen nötig. Die weltweite Implementierung und Weiterentwicklung des Volkswagen Produktionssystems mit einheitlichen Methoden und Standards für alle Marken und Standorte des Teilkonzerns wird diesen Fortschritt vorantreiben.

Die modularen Baukastenkonzepte, die die Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle und -derivate beschleunigen, erlauben den Einsatz gleicher Module und Baugruppen in verschiedenen Fahrzeugen. In Verbindung mit diesen Konzepten

erreicht Volkswagen die erforderliche Flexibilität, um bei schwankender Nachfrage zeitnah Anpassungen vorzunehmen.

Das Baukastensystem der Marke Scania steht für Wirtschaftlichkeit, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit; außerdem ermöglicht es eine hochflexible Produktion. Ein Lkw wird dabei als eine Kombination aus Fahrerhaus, Motor, Antriebsstrang und Fahrgestell betrachtet. Das Baukastensystem ist in der Lage, mit einer kleinen Zahl unterschiedlicher Komponenten eine große Vielfalt von Modellen herzustellen. Dadurch können die Fahrzeuge den individuellen Kundenwünschen entsprechend ausgestattet werden. Das System orientiert sich an den Kernkompetenzen der Marke und wurde mittlerweile auf alle Fertigungsstandorte ausgedehnt. Damit wurden einheitliche Rahmenbedingungen für die Produktion geschaffen, so dass Fertigungsvolumina flexibel zwischen den Standorten verlagert werden können. Das Baukastensystem ermöglicht darüber hinaus die Einhaltung einheitlicher Umweltstandards an allen Fertigungsstandorten.

Vertrieb

Vertriebsnetz im Teilkonzern Porsche

Das Vertriebsnetz des Porsche Teilkonzerns war im Berichtsjahr geprägt von den Vorbereitungen für den neuen Panamera. Neben zahlreichen Eröffnungen von Porsche Zentren an neuen Standorten wurden die bestehenden Handelsstandorte qualitativ weiterentwickelt. Insgesamt betreuten am Ende des Geschäftsjahres 2008/09 knapp 700 Handelsbetriebe in 107 Ländern die Kunden der Marke Porsche.

Im Oktober folgten Nordamerika und Australien. In China startet der Verkauf Anfang 2010.

Die enormen baulichen Anstrengungen des gesamten Händlernetzes unterstreichen das weiterhin große Vertrauen in die Marke Porsche. Im Berichtszeitraum konnten die Händler und Importeure pro Woche durchschnittlich zwei Neu- oder Umbauprojekte fertig stellen. Dabei können die Partner auf die langfristige Kontinuität der Porsche Markenarchitektur zählen. Seit ihrer Einführung im Jahr 2000 ist das Erscheinungsbild des



Mit der Initiative „Road to Panamera“ bereitete Porsche die Händler durch individuelle Maßnahmenpläne auf die Einführung des neuen Gran Turismo vor. Der Verkaufsstart der neuen, vierten Baureihe des Stuttgarter Automobilherstellers erfolgte in Deutschland am 12. September 2009. Seitdem stehen bei den deutschen Vertragshändlern Vorführfahrzeuge zu Probefahrten bereit; Kaufverträge mit Lieferzusagen und -terminen können unterschrieben werden. Noch im September begann auch der Panamera-Vertrieb im übrigen Europa, in Südamerika und in Teilen Asiens.

Baukonzepts weiterhin aktuell, es wird nur in Details neuen Markt- und Produkthanforderungen angepasst. Diese Konstanz des Konzeptes sichert die Investitionen der Händler ab und erlaubt ihnen solide Amortisationszeiträume. Unter anderem darin liegt auch der Grund für die hohe Stabilität des Händlernetzes – und dies selbst in wirtschaftlich schwierigen Zeiten. Andererseits führt der dauerhafte Ansatz der Markenarchitektur von Porsche zu einer in der Automobilbranche einmaligen Durchdringungsqualität im gesamten Netzwerk.

Inzwischen bekommen die Kunden und Interessenten in 95 Prozent aller Schauräume die Fahrzeuge markenexklusiv präsentiert.

Die Bautätigkeiten wurden und werden weiterhin durch zahlreiche Initiativen der Professionalisierung innerhalb der Vertriebsorganisation begleitet. Die Ziele dabei lauten stets, die Kunden optimal zu betreuen und die Marktausschöpfung zu verbessern. Beispiele hierfür sind „Mystery Shopping“-Programme, Produkt-, Prozess- und Managementtrainings, der Austausch von „Best Business Practices“ und Prozessoptimierungen. Mit allen diesen Aktivitäten unterstreicht Porsche seine Premiumposition auch in der Vertriebsorganisation.

Höchste Kundenzufriedenheit

Die große Anziehungskraft, die Porsche rund um den Erdball auf Automobil-Fans ausübt, zeigt sich alljährlich in den Ergebnissen zahlreicher Umfragen. Besonders bemerkenswert ist die Siegesserie, die Porsche bei den Meinungsumfragen des renommierten US-amerikanischen Instituts J.D. Power einfährt. Sie führt eindrucksvoll die hohe Zufriedenheit der Kunden in den USA mit der Marke Porsche vor Augen. Im Geschäftsjahr 2008/09 landete Porsche bereits zum fünften Mal in Folge auf Rang eins in der Umfrage „Automotive Performance, Execution and Layout Study (APEAL)“ von J.D. Power. Die Untersuchung, in der 81.000 Personen im Zeitraum von November 2008 bis Februar 2009 ihr Neufahrzeug bewerteten, gibt die Zufriedenheit der Käufer nach den ersten 90 Tagen Fahrerfahrung wider. Der Kriterienkatalog der „APEAL“-Studie umfasst Bereiche wie Fahr-dynamik, Antrieb, Design sowie Komfort und Alltags-tauglichkeit.

Vertriebsstruktur im Teilkonzern Volkswagen

Die permanenten Veränderungen bei Kundenerwartungen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen machen es auch im Teilkonzern Volkswagen erforderlich, dass die Vertriebskanäle aktiv gestaltet und die Vertriebsstrukturen und -prozesse stetig optimiert werden. Damit wird

die Rentabilität entlang der gesamten Vertriebskette gesteigert. Strategisches Ziel des Teilkonzerns ist dabei die Weiterentwicklung eines flexiblen Multikanal-Managements, das innovative Vertriebswege erschließt, Markenpositionen stärkt und die Markenattraktivität ebenso steigert wie die Kundenzufriedenheit. Die Multikanal-Strategie ist für jede Marke anders ausgestaltet – abhängig von deren speziellen Kundengruppen und Marktsegmenten. Sie bewegt sich jedoch stets im Rahmen der von Volkswagen definierten Konzernziele.

Die Optimierung und Reorganisation der Geschäftsprozesse im Vertrieb wird stetig vorange-trieben. Dabei gilt es vor allem, die Vertriebsleistung zu verbessern und die Kosten über alle Vertriebs Ebenen zu senken. Die frei werdenden Kapazitäten aus der Standardisierung und Reduktion der IT-Systeme auf Groß- und Einzelhandelsebene kommen in der Folge den wertschöpfenden Prozessen zugute.

In den ausländischen Vertriebsgesellschaften sind marktspezifische und markenübergreifende Projekte zur Optimierung der Geschäftsprozesse initiiert worden. Im Mittelpunkt steht dabei, auf allen Geschäftsebenen Synergien besser zu nutzen, die Effizienz zu steigern und die Kosten zu optimieren. Als Ergebnis können beispielsweise markenübergreifende Dienstleistungsverträge zentralisiert und vereinheitlicht werden. Außerdem wurden Konzepte zur Lager- und Logistikoptimierung erarbeitet. Die damit einhergehenden geringeren Gemeinkosten und die verbesserte Produktivität dienen der Steigerung der Gesamtrentabilität sowie der Attraktivität des Vertriebssystems des Volkswagen Teilkonzerns.

Loyale Kunden

Die Zufriedenheit der Kunden mit den Konzernmarken wird in zahlreichen Ländern regelmäßig mithilfe spezieller Befragungen ermittelt, wobei sich diese Studien vor allem auf die Bereiche Produkt und Service konzentrieren. Die Ergebnisse werden im Hinblick auf ihren Beitrag zur

Zielerreichung analysiert und bewertet; anschließend werden geeignete Verbesserungsmaßnahmen erarbeitet. In den europäischen Kernmärkten nehmen die Marken Audi und Škoda in puncto Zufriedenheit mit dem Produkt und dem Service im Vergleich mit dem Wettbewerbsumfeld eine Spitzenposition ein. Auch die anderen Konzernmarken zeichnen sich durch Gesamtzufriedenheitswerte auf oder über Wettbewerbsniveau aus.

Kundenzufriedenheit ist die Grundlage für Kundenloyalität. Loyale Kunden zeigen ihr Vertrauen in die Marken des Volkswagen Teilkonzerns – die ermittelten Loyalitätsraten belegen dieses Vertrauen eindrucksvoll: Volkswagen konnte die Markenloyalität in den europäischen Kernmärkten auf hohem Niveau halten. Auch Škoda belegt bei der Markenloyalität – wie schon seit Jahren – einen Platz auf den vorderen Rängen.

Großkundengeschäft erweitert

Der Bereich „Volkswagen Group Fleet International“, der als zentraler Ansprechpartner für das internationale Flottengeschäft mit Fahrzeugen der Konzernmarken aufgebaut wurde, hat sich am Markt weiter etabliert. In den vergangenen Monaten wurde ein Abwicklungssystem für das nationale Großkundengeschäft geschaffen, das – in Großbritannien beginnend – Schritt für Schritt in allen Importeursgesellschaften eingeführt wird. Dieses System erlaubt zukünftig eine Vernetzung nationaler Großkundengeschäfte, so dass eine internationale Plattform für das an Bedeutung zunehmende Flottengeschäft entsteht. Das internationale Netzwerk des Volkswagen Teilkonzerns wurde mit Blick auf die Konzernstrategie gezielt um Länder aus den Wachstumsregionen der Welt ergänzt.

Serviceprozesse in den Teilkonzernen weiter verbessert

Die Prozesse und die Organisation der Qualitätssicherung wurden dort, wo es erforderlich war, noch effizienter auf die Ansprüche der Kunden ausgerichtet und damit die Servicequalität weiter verbessert. Dies zeigt sich unter anderem in einer verringerten Anzahl der Wiederholungsreparaturen und der damit einhergehenden steigenden Kundenzufriedenheit. Da die Serviceleistung der Händlerbetriebe großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit hat, wird Volkswagen auch künftig seine Reparatur- und Servicelösungen stetig verbessern.

Der Teilkonzern Porsche trägt durch eine permanente, weitere Verbesserung der Serviceprozesse und der technischen Reparaturqualität der hohen Bedeutung der Servicequalität für die Zufriedenheit und Loyalität seiner Kunden Rechnung. Porsche Service fokussiert dabei auf die Zertifizierung der Service-Berater und der Techniker in den Händlerbetrieben, die Durchführung von Service Audits, die Vermeidung von Wiederholreparaturen sowie die Optimierung der Instrumente, die der Handelsorganisation im Service zur Verfügung gestellt werden. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Serviceprozesse weiter nachhaltig zu professionalisieren und die Kunden langfristig an die Marke und die Porsche Handelsorganisation zu binden. Dies spiegelt sich unter anderem in einem hervorragenden Abschneiden des Porsche Service in der Auto-MarxX Studie des ADAC vom Juni 2009 wider, in der Porsche als bester deutscher Hersteller in der Dimension „Zufriedenheit Werkstatt“ abschneidet.

Mitarbeiter

Auch in Zeiten schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen kann Porsche auf eine hoch motivierte und leistungsbereite Belegschaft bauen. Dies ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor dafür, dass Porsche sich auch im Berichtsjahr innerhalb eines zunehmend härteren Marktumfeldes gegenüber Wettbewerbern behaupten konnte. Über alle Standorte hinweg zeigen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein Höchstmaß an Identifikation mit dem Unternehmen sowie die Bereitschaft, den Erfolg von Porsche auch in Zukunft fortzusetzen. Insgesamt beschäftigte der Porsche Konzern am 31. Juli 2009 genau 375.959 Mitarbeiter. Auf Porsche ohne Volkswagen fielen davon 12.652 Mitarbeiter. Damit lag die Zahl der Arbeitsplätze im Teilkonzern Porsche um 450 Personen über dem Wert von zwölf Monaten zuvor. Neue Stellen entstanden im Berichtszeitraum insbesondere im Werk Leipzig sowie bei Dienstleistungsgesellschaften wie der Porsche Consulting GmbH, der Porsche Logistik Gesellschaft und der Porsche Engineering Services. Auch Porsche China schuf als expandierender Importeur neue Stellen. Im Porsche Teilkonzern befanden sich zum Bilanzstichtag 225 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit, in einem Ausbildungsverhältnis standen 314 Personen.

Am 30. Juni 2009 beschäftigte der Volkswagen Teilkonzern 347.013 aktive Mitarbeiter; 8.308 Mitarbeiter befanden sich darüber hinaus in der passiven Phase der Altersteilzeit. In einem Ausbildungsverhältnis standen 7.986 Personen. Insgesamt hatte der Volkswagen Teilkonzern am Ende des ersten Halbjahres 363.307 Mitarbeiter. Verglichen mit dem Stand vom 31. Dezember 2008 waren das 1,8 Prozent weniger. Die Zahl der im Inland beschäftigten Personen belief sich auf 171.616 (minus 1,6 Prozent). Der Inlandsanteil der Belegschaft nahm von 47,1 Prozent am Jahresende 2008 auf nunmehr 47,2 Prozent zu.

Um die Leistungsfähigkeit und die Kompetenz der Belegschaft weiter zu stärken werden stetig Personalentwicklungsinitiativen durchgeführt. Im Mittelpunkt stehen vor allem die Abläufe in der Berufsausbildung, verbesserte Entwicklungswege für Facharbeiter und Hochschulabsolventen sowie ein deutlicher Ausbau des fachlichen Know-hows.

Neuausrichtung im Teilkonzern Porsche

Das Personalressort des Teilkonzerns Porsche setzte im Geschäftsjahr 2008/09 ein Projekt zur Optimierung der Geschäftsprozesse um. Das Ziel lautete, die Human Resources (HR)-Prozesse bei Porsche noch effizienter zu gestalten, die Schnittstellen zu minimieren und eine Personalarbeit auf höchstem professionellen Niveau wahrzunehmen.

Die Aufbauorganisation orientiert sich dabei an einem Porsche spezifischen HR-Geschäftsmodell mit drei Rollen:

- Durch HR-Kompetenzzentren werden konzeptionelle Themen, wie Führungskräfte- und Personalentwicklungskonzepte, Personalgrundsatzfragen, Vergütungspolitik und Personalmarketing zentral für die Porsche AG und die Tochtergesellschaften gesteuert. Die Kompetenzzentren tragen dabei konzernweite Verantwortung und haben Richtlinien- und Entscheidungskompetenz für die Erarbeitung von Personalkonzepten und Grundsatzfragen.
- Erster Anlaufpunkt für alle Führungskräfte und Mitarbeiter sind die HR-Geschäftspartner, die zielgruppenorientiert aufgestellt sind. Diese haben die Aufgabe, für die jeweiligen Betreuungsbereiche die HR-Kernprozesse zu steuern. Dies umfasst die zielgruppenspezifische Planung, Aufnahme der Bedarfe, Akquisition, Betreuung und Entwicklung von Mitarbeitern und die Personalverabschiedung. Durch die fachliche Anbindung der HR-Funktionen der Tochtergesellschaften sind auch die HR-Geschäftspartner zukünftig konzernweit ausgerichtet.



- Beratungsleistungen und wiederkehrende Tätigkeiten in der Durchführung und Administration, wie Lohn- und Gehaltsabrechnungen oder die Abwicklung der betrieblichen Altersvorsorge, werden in einem effizienten Servicezentrum zusammengefasst. Dieses steht heute primär der Porsche AG und den deutschen Tochtergesellschaften zur Verfügung, zukünftig soll es jedoch auch verstärkt Aufgaben für die internationalen Tochtergesellschaften übernehmen.

Durch die Neuausrichtung des Personalressorts konnten wesentliche Prozessverbesserungen erreicht werden: Mit der HR-Geschäftspartnerrolle haben sowohl die Fachbereiche der Porsche AG als auch die Tochtergesellschaften nur noch einen Ansprechpartner für alle HR-Belange („one-face-to-the-customer“-Konzept). Mit der konzernweiten Ausrichtung steuert der HR-Geschäftspartner alle Prozessschritte, von der Auswahl des Mitarbeiters über die Betreuung im Ausland bis zur erfolgreichen Reintegration. Er wird bei seiner Arbeit durch die HR-Kompetenzzentren unterstützt, die die effizienten Rahmenbedingungen für die HR-Arbeit gestalten und themenspezifisch Fachwissen zur Verfügung stellen. Dieses Fachwissen steht mit der neuen konzernweiten Ausrichtung auch allen Tochtergesellschaften im In- und Ausland zur Verfügung, so dass auch bei den jungen Tochtergesellschaften in den Wachstumsmärkten von Anfang an die

Personalarbeit mit einem einheitlich hohen Standard und einem hohen Maß an Prozesssicherheit gewährleistet wird.

Hohe Informationssicherheit

Im Dezember 2008 löste der Teilkonzern Porsche die IT-Sicherheit aus dem Bereich Finanzplanung und Informationsmanagement heraus und integrierte sie in den Bereich Unternehmenssicherheit. Damit werden die klassischen Sicherheitsumfänge und die digitale Welt zusammengefasst, so dass in der Folge „Sicherheit aus einem Guss“ angeboten werden kann.

In diesem Zusammenhang gab der Porsche AG Vorstand das Konzept für ein Informationssicherheits-Managementsystem (ISMS) frei, welches sich am Internationalen Standard ISO/IEC 27002 sowie „Best Practices“ ausrichtet. Konsequenterweise wurde mit dem ISMS ein weiterer Baustein des unternehmensweiten Risikomanagements gemäß § 91 Abs. 2 und § 93 Aktiengesetz umgesetzt. Die erforderliche Gremienstruktur sowie das Berichts- und Eskalationswesen nahmen ihre Arbeit auf. Mit der Erweiterung des Aufgabenspektrums im Bereich der Unternehmenssicherheit und der Ausprägung der erforderlichen Sicherheitsprozesse ist Porsche in der Lage, weltweit ein den Geschäftsprozessen angepasstes und abgestimmtes Sicherheitsniveau abzubilden und nachhaltig sicherzustellen.

Qualifizierte Ausbildung

Die neu hinzu gekommene Ausbildung zum Industriemechaniker Automobilbau startete im September 2008. Über einen Zeitraum von dreieinhalb Jahren werden nun im Porsche Teilkonzern in diesem neuen Berufsbild hochqualifizierte Facharbeiter für die Produktion, insbesondere für den Motorenbau und die Fahrzeugmontage, ausgebildet. Gleichzeitig wurde die Ausbildung der KFZ-Mechatroniker noch enger am Bedarf der Entwicklungswerkstätten und der After Sales Bereiche ausgerichtet. Eine tiefgehende, an der neuesten Technik ausgerichtete Grundlagenausbildung im Ausbildungszentrum stellt sicher, dass die KFZ-Mechatroniker die weiter wachsende Komplexität der Elektrikumfänge sowie der mechanischen Aggregate beherrschen.

In der Projektwerkstatt des Ausbildungszentrums arbeiteten Auszubildende verschiedener Berufsgruppen noch besser zusammen. Die jungen Leute erledigten unter Anleitung ihrer Ausbildungsmeister eine große Zahl betrieblicher Aufträge. Unter anderem bauten sie für die Berufsfeuerwehr Stuttgart zwei Cayenne-Fahrzeuge zu Notarzteinsatzfahrzeugen um. Die Auszubildenden fertigten auch ein Schnittmodell des Panamera und konnten sich dabei mit allen Technikfeinheiten des neuen Modells vertraut machen.

Im neuen Geschäftsjahr 2009/10 wird die Berufsausbildung im Porsche Teilkonzern einen Schwerpunkt auf den Ausbau der Karosseriebau-Kompetenz legen, um die Nachwuchsfacharbeiter optimal auf den zunehmenden Einsatz von Aluminium neben Stahl und auf die neuen Fertigungsverfahren vorzubereiten.

P-ERA eingeführt

Mit dem P-ERA (Porsche Entgeltrahmen) hat die Porsche AG zum 1. März 2009 einen einheitlichen Entgeltrahmen für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Tarifbereichs eingeführt. Der P-ERA beruht auf den Grundlagen des von den Tarifvertragsparteien der Metall- und Elektroin-

dustrie verabschiedeten einheitlichen Entgelt-rahmen-Tarifvertrags (ERA). Dieser ERA wurde in Verhandlungen zwischen Vorstand und Gesamtbetriebsrat unter Zustimmung der Tarifvertragsparteien an die spezifischen Anforderungen der Porsche Arbeitsorganisation angepasst.

Haustarifverträge abgeschlossen

Für die Porsche Logistik GmbH (PLog) und die Porsche Dienstleistungsgesellschaft mbH (PDLG), beide Tochtergesellschaften der Porsche AG, konnten im Berichtsjahr mit der IG Metall firmenspezifische Tarifregelungen vereinbart werden. Im Vordergrund stand dabei die Schaffung von unternehmensbezogenen Vergütungssystemen, die sowohl den hohen Porsche Qualitätsanforderungen als auch den unternehmens- und branchenspezifischen Belangen in angemessenem Umfang Rechnung tragen. Darüber hinaus betreffen die tarifvertraglichen Regelungen Instrumente der Arbeitszeitflexibilisierung. Die Ziele wurden einvernehmlich mit den Arbeitnehmervertretungen und der IG Metall umgesetzt.

Fruchtbares Ideenmanagement

Auch im Geschäftsjahr 2008/09 konnte der Porsche Teilkonzern Nutzen aus zahlreichen Verbesserungsvorschlägen ziehen. Hierzu trug das Ideenmanagement als ein unverzichtbares Instrument zur gezielten Förderung und Erschließung der Innovationspotentiale der Mitarbeiter bei. Unternehmerisches Bewusstsein und das hohe Engagement der Belegschaft sind auch künftig für den Unternehmenserfolg unerlässlich.

Unter den Top-Arbeitgebern

Im Berichtsjahr bestätigten die wichtigsten deutschen Erhebungen zum Thema Arbeitgeberattraktivität, dass Porsche unter Studierenden und Absolventen/-innen der Fachrichtungen Ingenieurs- und Wirtschaftswissenschaften zu den beliebtesten Arbeitgebern gehört. Dieses hervorragende Image ist eine grundlegende Voraussetzung, um auch zukünftig hervorragende Kandidaten für Porsche gewinnen zu können.

Fach- und Führungsnachwuchs im Volkswagen Teilkonzern

Im Volkswagen Teilkonzern gibt es durchgängige und durchlässige Entwicklungswege, die bis ins Management führen. Sowohl der Fach- und Führungsnachwuchs als auch der Managementnachwuchs wird jeweils spezifisch ausgewählt und gefördert.

Im Zuge der Neugestaltung der Personalentwicklung im Volkswagen Teilkonzern ist das Auswahlverfahren Management überarbeitet worden. Der Schwerpunkt wird hierbei auf die fachlichen Aufgaben im Management und die dafür erforderlichen Kompetenzen gelegt. Neben der Fachkompetenz rücken die Führungsfunktionen verstärkt in den Fokus der Personalentwicklung. Führungskräfte sollen zukünftig noch intensiver auf ihre Arbeit vorbereitet und unterstützt werden.

Die Basis für die Personalplanung, für Stellenbesetzungen und die Förderung der Leistungsträger – insbesondere auch der Fachexperten – sind einheitliche Standards in den Personalsystemen, etwa Kurzbiografien für alle Manager und Nachwuchskräfte. Dadurch wird das Potenzial des Volkswagen Teilkonzerns in einem systematischen Planungsprozess sichtbar gemacht.

Landesspezifische Kenntnisse des lokalen Managements sind essenziell, wenn es darum geht, Wachstumsmärkte zu erschließen und zu bearbeiten. Daher wird zunehmend das Management in den Regionen gestärkt. Zu diesem Zweck fördert der Volkswagen Teilkonzern auch den zeitlich begrenzten Einsatz von Leistungsträgern seiner internationalen Gesellschaften in Deutschland; dabei haben die Mitarbeiter die Gelegenheit,

sich sowohl fachlich weiterzubilden als auch ihre interkulturelle Kompetenz zu stärken und professionelle Netzwerke aufzubauen. Auch wenn es darum geht, Managementpositionen zu besetzen, spielen Entsendungen zwischen internationalen Konzerngesellschaften eine wichtige Rolle.

Arbeitsschutzpolitik bei Volkswagen

Ein wichtiges Ziel des Volkswagen Teilkonzerns ist, die Gesundheit, Leistungsfähigkeit und Arbeitszufriedenheit aller Mitarbeiter zu erhalten und weiter auszubauen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, wird der Arbeitsschutz unter Anwendung weltweit gültiger Standards konsequent in alle relevanten Abläufe des Konzerns integriert. Der Volkswagen Teilkonzern kommt damit nicht nur einer gesellschaftlichen Verpflichtung nach, sondern leistet einen nachhaltigen Beitrag zur Steigerung des Unternehmenserfolgs. Das Thema Arbeitsschutzpolitik ist konzernweit verankert und wird daher in den verschiedenen Unternehmensbereichen verstärkt aufgegriffen und kommuniziert. Beispielsweise stehen Mitarbeiter der internationalen Standorte aller Konzernmarken in einem intensiven Wissens- und Erfahrungsaustausch und entwerfen gemeinsam neue Konzepte, um den Arbeitsschutz kontinuierlich zu verbessern.

Ideen der Mitarbeiter honoriert

Auch die Mitarbeiter des Volkswagen Teilkonzerns reichten im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder zahlreiche Verbesserungsideen ein. Diese trugen dazu bei, dass sich die Qualität der Produkte erhöhte und die Prozesse effizienter gestaltet werden konnten. Durch die Umsetzung der Vorschläge wurden Kosten im Konzern reduziert. Für ihre Kreativität und die aktive Teilnahme am Unternehmensgeschehen erhielten die Ideengeber Prämien.

Umwelt

Umweltmanagement im Teilkonzern Porsche

Management auf hohem Niveau

Verantwortungsvolles Handeln und wirtschaftlicher Erfolg gehören im Porsche Teilkonzern untrennbar zusammen. So ist der Umweltschutz fest in die Unternehmensgrundsätze integriert und somit fester Bestandteil der Unternehmenspolitik. Dadurch ist zudem gewährleistet, dass die Umweltziele und Bestrebungen konzernweit umgesetzt werden.

Es ist das erklärte Ziel der Porsche AG, bei allen Aktivitäten schädliche Einflüsse auf die Umwelt weitestgehend zu minimieren und darüber hinaus internationale Bemühungen um die Lösungen globaler Umweltschutzprobleme zu unterstützen.

Um die Umweltleistung der Standorte kontinuierlich zu verbessern, hat sich das Umweltmanagementsystem als wirksames Instrument der Unternehmensführung etabliert. Mit dem Managementsystem steuert der Porsche Teilkonzern Projekte sowie Maßnahmen und treibt die nachhaltige Verbesserung im Umweltschutz des Unternehmens voran. 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 genannt. Im Ergebnis gelingt es der Porsche AG, die Verantwortung, die das Unternehmen für den Schutz der Umwelt übernommen hat, in der Praxis effizient umzusetzen.

Im Berichtszeitraum wurde an den Standorten Zuffenhausen, Weissach, Leipzig und Sachsenheim das bestehende Umweltmanagementsystem weiter optimiert. Zukünftige Potentiale werden durch regelmäßig stattfindende Systems- und Prozessaudits kontinuierlich ermittelt und umgesetzt. Die Auditierung erfolgt unter Einbeziehung eines Beraters mit der Qualifikation

eines Umweltgutachters. Das hohe Niveau des Umweltmanagements ist damit auch weiterhin sichergestellt.

Weitere Kontrollverfahren bilden die europaweit angewendete Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) sowie die international geltende Norm DIN EN ISO 14001. Dementsprechend regelmäßig wird das Umweltmanagementsystem von Umweltgutachtern des TÜV evaluiert. Auch im Geschäftsjahr 2008/09 sind die Audits sehr gut verlaufen.

Aktiv für den Umweltschutz

Als einer der innovativsten Automobilhersteller der Welt gehören der Schutz und die Bewahrung der Umwelt zu den wichtigsten Bestrebungen des Unternehmens. So beteiligt sich die Porsche AG aktiv an der aktuellen Umwelt- und Klimaschutzdiskussion und ist stetig bemüht, an den Produktionsstandorten die Umweltschutzbemühungen zu verbessern.

Mit entsprechenden Maßnahmen, die sich auf alle Produktionsstandorte verteilen, gelingt es, umweltrelevante Kennzahlen wie den CO₂-Ausstoß und die Abfallmenge zu senken und damit auch den zunehmend strengen Vorgaben und Auflagen der Politik Rechnung zu tragen.

So entwickelte das Unternehmen ein Konzept zur Reduzierung des Energie- und Ressourcenverbrauchs, das sowohl kurzfristige wie auch langfristige Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen definiert. Die kurzfristigen Pläne sind im standortspezifischen Porsche Zielvereinbarungsprozess im Porsche Teilkonzern genau festgeschrieben und werden darauf aufbauend umgesetzt. Die langfristigen Ziele werden in Arbeitskreisen und übergeordneten Aktivitäten integriert und sichern damit die langfristige Ausrichtung.

Antrieb für die Zukunft

Schon immer waren Tradition, Perfektion und leidenschaftlicher Entwicklungsgeist die Säulen des Unternehmens und die Basis all seiner Fahr-

zeuge. Daran wird sich auch in Zukunft nichts ändern. Mit den Entwicklungen im Bereich der Verbrennungsmotoren und Hybridantriebe leistet der Porsche Teilkonzern seinen Beitrag zur Schadstoffreduktion im Verkehrssektor.

Die Porsche AG ist der festen Überzeugung, dass sowohl der Otto- wie auch der Dieselmotor in den nächsten Jahren weiterhin die Hauptantriebsquelle für Pkws darstellen werden. Dementsprechend ist das Unternehmen bemüht, die umweltspezifischen Werte seiner Fahrzeugmotoren, als wichtigste direkte Quelle der Fahrzeugemissionen, kontinuierlich zu verbessern. Mit hohen Aufwendungen wird auch die sonstige Technik der Fahrzeuge mit jeder neuen Evolutionsstufe umweltfreundlicher. So reduzieren die

Diesel Variante im Schnitt nur 9,3 Liter pro 100 Kilometer, die CO₂-Emissionen liegen bei 244 Gramm je Kilometer. Mit der Einführung des Diesels führt Porsche seine Offensive zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs konsequent fort. Bereits im Frühjahr 2007 hatte der Sportwagenhersteller die neue Generation der Cayenne-Baureihe mit Motoren mit Benzindirektspritzung ausgerüstet, die im realen Fahrbetrieb bis zu 15 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen.

Auch in Zukunft wird der Porsche Teilkonzern seinen Weg der kontinuierlichen Verbrauchsverbesserung mit der damit verbundenen Optimierung aller sonstigen Eigenschaften seiner Modelle fortsetzen und dabei seine Wettbewerbsfähigkeit auch beim Thema Effizienzsteigerung beweisen.



neuen Porsche Doppelkupplungsgetriebe der Sportwagen und der Panamera-Modelle die CO₂-Emissionen beträchtlich. Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung und eine verbesserte Aerodynamik ergänzen das Programm. Die kontinuierlich verbesserten Umweltkennzahlen aller Porsche Fahrzeuge bei gleichzeitig gesteigerter Attraktivität für die Kunden sprechen für sich.

So bietet der im Februar 2009 eingeführte Cayenne Diesel sportliche Dynamik sowie hohe Souveränität und vermittelt damit die Porsche typische Fahrfreude. Trotzdem verbraucht die

Aktuell gilt der Schwerpunkt vor allem der Entwicklung des Voll-Hybridantriebes. Der Cayenne Hybrid, der im Jahr 2010 auf den Markt kommt, sowie der geplante Panamera Hybrid sind die besten Beispiele dafür, dass sich durch innovative Technik und hohe Ingenieurskunst Aspekte des Umweltschutzes mit sportlichen Fahrzeugen in Einklang bringen lassen.

Umweltmanagement im Teilkonzern Volkswagen

Um die Zukunft des Unternehmens nachhaltig zu sichern, bekennt sich der Volkswagen Teilkonzern zu einem integrierten Umweltschutz, der die Auswirkungen seiner Fertigungsprozesse und Produkte auf die Umwelt im Voraus bewertet und berücksichtigt.

Im Volkswagen Umweltmanagementsystem wurden daher alle Verantwortlichkeiten und Abläufe in Bezug auf den Umweltschutz weltweit genau festgelegt und einschließlich der Umweltauswirkungen der Volkswagen Standorte des Volkswagen Teilkonzerns einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess unterworfen. Dabei werden die Umwelanforderungen der Öko-Audit-Verordnung EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) der Europäischen Union beziehungsweise der internationalen Norm DIN ISO 14001 erfüllt: Dies wird nach regelmäßiger Überprüfung durch interne Auditoren und externe Prüfgesellschaften mit entsprechenden Zertifikaten nachgewiesen.

Darüber hinaus werden mit den Standorten im Ausland zum Zwecke des Wissenstransfers regelmäßig spezielle Workshops zu aktuellen Umweltthemen durchgeführt.

Unterstützt wird der standortübergreifende kontinuierliche Verbesserungsprozess durch konzernweit gültige Umweltgrundsätze, die strategische Leitlinien und technische Vorgaben beinhalten. Dadurch wird sichergestellt, dass in den Fertigungsprozessen im gesamten Unternehmen vergleichbare Umweltstandards gelten.

Verstärkte Nutzung regenerativer Energien

Vor dem Hintergrund der aktuellen CO₂- und Energiediskussionen hat der Volkswagen Teilkonzern verschiedene Aktivitäten zur Verbrauchsmengenreduzierung an den Produktionsstandorten eingeleitet. Mit diesen Maßnahmen sollen der Energiekostenanstieg gebremst und die zu erwartenden gesetzlichen Vorgaben ein-

gehalten werden. So wird beispielsweise das bewährte Netz der Standortenergiebeauftragten weiter ausgebaut und der Fachaustausch auf Konzernebene intensiviert. Daneben werden für die Standorte Benchmark-Untersuchungen und Potenzialanalysen mit Experten durchgeführt. Außerdem werden zum Austausch von technischen und organisatorischen Innovationen die vorhandenen internen Kommunikationsportale wie „e-room“ oder „Massnahmen@web“ verstärkt genutzt und Standards für energiesparende Techniken und Verfahren festgelegt.

Der Volkswagen Teilkonzern legt zunehmend Wert darauf, Energie aus regenerativen Quellen zu nutzen und selbst zu erzeugen. Der Einsatz dieser Energie ist ein Beitrag zum verantwortungsvollen Umgang mit den Ressourcen und trägt gleichzeitig zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in den Fabriken bei.

Kraftstoff- und Antriebsstrategie

Mithilfe seiner Kraftstoff- und Antriebsstrategie zeigt der Volkswagen Teilkonzern den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität auf und leistet einen Beitrag zur Reduktion des globalen CO₂-Ausstoßes. Darüber hinaus senkt der Teilkonzern seine lokalen Stickoxid- und Rußpartikelemissionen und macht sich unabhängiger vom Rohöl.

Die strategischen Überlegungen richten sich zum einen auf den Einsatz von regenerativen CO₂-neutralen Energieträgern, zum anderen konzentriert sich Volkswagen darauf, die Eigenschaften der konventionellen, aus Erdöl gewonnenen Kraftstoffe zu optimieren und deren Emissionen zu verringern.

Im Rahmen seiner Antriebsstrategie greift Volkswagen mit der TSI-Technologie, einer hochaufgeladenen Benzindirekteinspritzung, das Erfolgskonzept des TDI-Motors auf. Im Vergleich zu anderen Einspritzmotoren weisen TSI-Motoren einen um bis zu 20 Prozent geringeren Verbrauch auf, ohne dabei an Fahrdynamik einzubüßen. Das Doppelkupplungsgetriebe DSG ist ein weiteres Beispiel für eine hocheffiziente An-



triebstechnik. Es besitzt im Vergleich zu einem herkömmlichen Automatikgetriebe einen deutlich besseren Wirkungsgrad bei rund 15 Prozent geringerem Verbrauch. Die Erdgasmodelle des Volkswagen Teilkonzerns, die wahlweise auch mit Benzin betrieben werden können, emittieren im Erdgasbetrieb bis zu 25 Prozent weniger CO₂ und vermeiden nahezu vollständig den Ausstoß von Schwefeldioxid, Ruß und anderen Partikeln.

Mittelfristig steht neben den Otto- und Dieselmotoren die Hybridtechnologie im Mittelpunkt der Antriebsstrategie des Volkswagen Teilkonzerns. Um den Hybridantrieb in zukünftigen Serienprodukten umzusetzen, wurden strategische Partnerschaften geschlossen.

In der Motorenentwicklung gleichen sich Otto- und Dieselmotor immer weiter an. Nach der Einführung der Direkteinspritzung beim Ottomotor, die einen Meilenstein in der Motorenentwicklung darstellte, verdeutlichen weitere Stufen der Entwicklung von Brennverfahren, dass sich beide Technologien zunehmend annähern. Beim Dieselmotor versucht man die Gemischbildung analog zum Ottomotor zu homogenisieren. Dagegen wird beim Ottomotor versucht, die Zündkerze mittels einer homogenen Kompressionszündung zumindest in gewissen Teilen des Kammfeldes überflüssig zu machen. Bei Volkswagen wurde hierzu ein neues Brennverfahren auf Basis der heutigen Dieselmotoren entwickelt. Es ermöglicht die Reduktion von limitierten Schadstoffen wie Stickoxiden und Rußpartikeln bei einer

gleichzeitig deutlich höheren Effizienz und damit einem geringeren Kraftstoffverbrauch.

Langfristig liegt das Hauptaugenmerk bei der Antriebsstrategie auf dem emissionsfreien Elektroantrieb. Ihm wird für die Zukunft der Automobilität die größte Bedeutung beigemessen. Elektrofahrzeuge weisen in Bezug auf die Energiebilanz die besten Werte auf. Sie erfüllen aber aufgrund ihrer geringen Reichweite bislang nicht die Kundenwünsche. Der heutige Stand der Speichertechnologie erlaubt lediglich die Überwindung einer Distanz von maximal 100 Kilometern. Eine reine Elektrotraktion wird deshalb erst mit wesentlichen Fortschritten in der Grundlagenforschung der Batteriespeichertechnik möglich sein. Der Volkswagen Konzern hat zu diesem Zweck bereits im Geschäftsjahr 2008 die Zusammenarbeit mit Batterieherstellern intensiviert. Mit dem Golf twinDRIVE, der an dem von der Bundesregierung initiierten „Flottenversuch Elektromobilität“ teilnimmt, wurde im vergangenen Jahr eine Möglichkeit der alltagstauglichen und emissionsfreien Mobilität vorgestellt. Neben innovativen Konzepten für Plug-In-Hybride wie dem twinDRIVE widmet sich Volkswagen auch Konzepten der Energieversorgung für die aufkommende Elektromobilität, die auf nachhaltig erzeugtem Strom basieren.

Ein Schwerpunkt der Kraftstoffstrategie des Volkswagen Konzerns ist die Erforschung der biogenen Kraftstoffe. Den biogenen Kraftstoffen der zweiten Generation, die unter dem Namen „SunFuel“ zusammengefasst werden, kommt dabei die größte Bedeutung zu. Sie besitzen in puncto CO₂-Reduktion ein großes Potenzial, stehen in ihrer Herstellung nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion und sind mit der vorhandenen Infrastruktur kompatibel. SunEthanol, ein für Ottomotoren optimierter Kraftstoff dieser Art, wird beispielsweise mittels eines biochemischen Prozesses der Firma IOGEN aus Stroh gewonnen. Der entsprechende synthetische Kraftstoff für Dieselmotoren, SunDiesel, kann aus unterschiedlichen Primärenergien, wie Biomasse oder biogenen Reststoffen, hergestellt

werden. Qualität und chemischer Aufbau des Endprodukts sind dabei von der Beschaffenheit der eingesetzten Primärenergie unabhängig. Sowohl die heutigen als auch die zukünftigen Verbrennungsmotoren können synthetische Kraftstoffe nutzen. Außerdem kann SunFuel im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen auch leichter auf die Ansprüche einer weiterentwickelten Motorentechnik abgestimmt werden. Aufgrund seiner stofflichen Reinheit und seiner gestaltbaren Eigenschaften bietet es erhebliches Potenzial für eine weitere Reduzierung der Schadstoffemissionen. Darüber hinaus kann es optimal auf neue Brennverfahren abgestimmt werden, wodurch sich weitere Vorteile hinsichtlich Verbrauch und Abgasemissionen ergeben.

Der Volkswagen Konzern rechnet langfristig damit, dass die Bedeutung lokal emissionsfreier Mobilität zunehmen wird. Dies kann zum Beispiel in Form von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen oder Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb geschehen. Gegenwärtig sind Fahrzeuge mit einer wasserstoffbetriebenen Brennstoffzelle die einzige Möglichkeit, eine emissionsfreie Mobilität über eine akzeptable Reichweite zu erreichen. Im Volkswagen Konzern wurde eine in dieser Form einzigartige Hochtemperatur-Brennstoffzelle entwickelt, die dank des Einsatzes von Elektroden, die eine höhere Betriebstemperatur für Brennstoffzellen zulassen, effizienter, kleiner und auch preiswerter ist als bisher bekannte Brennstoffzellen.





Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Nach § 91 Absatz 2 Aktiengesetz ist Porsche verpflichtet, ein Risikomanagement und Früherkennungssystem einzurichten, das den Fortbestand der Gesellschaft gefährdende Risiken frühzeitig erkennt. Das Risikomanagementsystem des Porsche 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.

Die Porsche SE trägt die Verantwortung zur Überwachung der bei ihr bestehenden Risiken und führt darüber hinaus die Erkenntnisse aus den auf Ebene der Teilkonzerne Porsche und Volkswagen bestehenden Risikofrüherkennungssystemen zusammen. Sie stellt damit eine konzernweite Aggregation, Konsolidierung, Überwachung und Steuerung von Risiken sicher.

Nach den Bewertungen der Abschlussprüfer erfüllen die Risikofrüherkennungssysteme auf Ebene der Porsche AG sowie der Volkswagen AG für die Teilkonzerne Porsche beziehungsweise Volkswagen sowie das Risikofrüherkennungssystem, das die Porsche SE für den Porsche Konzern eingerichtet hat, die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Absatz 2 Aktiengesetz.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Teilkonzern Volkswagen unterliegt darüber hinaus regelmäßigen Sonderprüfungen nach § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) sowie Kontrollen durch Verbandsprüfer.

Die Ausgestaltung der Informationsflüsse und Entscheidungsgremien auf Konzern- und Teilkonzernebene stellt sicher, 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.

Chancen und Risiken der Porsche SE

Die strategische Ausrichtung der Porsche SE verlangt nach einem umfassenden Liquiditäts- und Finanzierungsmanagement, welches die zentrale Komponente des integrierten Risiko-früherkennungssystem 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.

Gegenwärtig wesentliche Aufgabenbereiche des Liquiditätsmanagements der Porsche SE sind somit die Steuerung von Mittelfläßen, das Management von Fälligkeiten wesentlicher Kapital- und Kreditmarktinstrumente und Refinanzierungsmaßnahmen.

Relevante Veränderungen an Kassa- und Terminmärkten werden analysiert. Methodisch wird dabei, je nach Sachverhalt und Marktgefüge, entweder auf Szenarioanalysen oder bewährte Verfahren des Markt- und Liquiditätsrisikomanagements zurückgegriffen.

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 der Porsche SE war zum Bilanzstichtag kritisch. Der Höhe des Finanzmittelfonds des Porsche Konzerns ohne den Teilkonzern Volkswagen und ohne liquide Mittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, belief sich zum 31. Juli 2009 auf rund eine Milliarden Euro. Im Geschäftsjahr 2008/09 war es der Porsche SE nicht gelungen, den syndizierten Kredit auf die ursprünglich anvisierte Summe von 12,5 Milliarden Euro aufzustocken. In der zweiten Hälfte des Berichtsjahres wurde eine Vereinbarung getroffen, im August 2009 einen Teil der Hybridanleihe, die ein Nominalvolumen von insgesamt 1,0 Milliarden Euro aufwies, zurückzuführen. Der Mittelabfluss belief sich auf 0,5 Milliarden Euro.

Die Abgabe eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Optionen auf Aktien der Volkswagen AG an die Qatar Holding LLC kurz nach dem Bilanzstichtag 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. Im Gegenzug beteiligte sich die Qatar Holding LLC auf Verlangen der Porsche SE mit 265 Millionen Euro an dem zu diesem Zeitpunkt bestehenden, syndizierten Kredit.

Die Porsche SE geht davon aus, dass der Abschluss der GLV insbesondere mit Volkswagen und den Stammaktionären der Porsche SE und die Umsetzung der einzelnen Schritte zur Zusammenführung der Unternehmen Porsche SE



und Volkswagen AG als notwendige Voraussetzung einer deutlich verbesserten Liquiditätssituation zeitnah erfolgen. Auch der erfolgreiche Abschluss der laufenden Gespräche mit den kreditgebenden Banken setzt das Zustandekommen der GLV voraus. Bei diesen Verhandlungen geht es der Porsche SE neben der Anpassung an die in der GLV vorgesehenen Strukturen auch um eine Verbesserung ihrer Kreditkonditionen. Dies betrifft insbesondere die Verlängerung der Laufzeit sowie die Reduzierung der Kreditkosten.

Sollten die Schritte zur Zusammenführung der beiden Unternehmen und damit auch die Entschuldung der Porsche SE nicht wie geplant erfolgen, könnte sich bis Ende des Jahres 2009 erneut eine kritische Liquiditätssituation bei der Porsche SE ergeben, die den Fortbestand des Unternehmens und des Konzerns gefährden könnte. Der Vorstand der Porsche SE ist jedoch aufgrund des derzeitigen Stands der Verhandlungen davon überzeugt, dass sich dieses Risiko nicht verwirklichen wird.

Risiken aus Aktienoptionen

Die Umsetzung der Beteiligungsstrategie an Volkswagen erfolgte zum Teil mittels auf Barausgleich ausgerichteter Optionen auf Volkswagen Aktien. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen am Kapitalmarkt und der daraus resultierenden Implikationen für die Beteiligungs-

strategie wurde ein wesentlicher Teil dieser von der Porsche SE gehaltenen Optionen mit Vertrag vom 14. August 2009 zum bilanzierten Wert an die Qatar Holding LLC veräußert. Da die Bewertung zum Verwertungspreis erfolgte, waren die zum Verkauf bestimmten Aktienoptionen aus Sicht der Porsche SE zum Ende des Geschäftsjahres 2008/09 nicht mehr risikobehaftet.

Für die darüber hinaus gehaltenen auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen auf rund drei Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG besteht ein über die bilanzierte Verbindlichkeit hinaus gehendes Liquiditätsrisiko für den Fall, dass die Aktienoptionen nur unter dem zur Bilanzierung herangezogenen Basiskurs verkauft werden könnten. Dieses Risiko wird aufgrund des derzeitigen Kurses der Stammaktien der Volkswagen AG als gering erachtet.

Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen

Im Rahmen des bestehenden Konsortialkredits wurden zwischen der Porsche SE und verschiedenen Banken marktübliche Kennzahlen vereinbart. Zum 31. Juli 2009 erfüllt die Porsche SE diese finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. Sollten diese zukünftig nicht eingehalten werden, könnte sich dies nachteilig auf die Liquiditätssituation auswirken. Der Vorstand ist jedoch davon überzeugt, dass diese Kennzahlen zukünftig eingehalten werden.



Bewertungsrisiken

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

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 und wirtschaftlich sinnvoll 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.

Steuerliche Risiken

Das Unternehmen hat im Rahmen der Aktienoptionsgeschäfte 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. Nach Kenntnis der Porsche SE wird die Finanzverwaltung die vom Unternehmen vertretene Auffassung zunächst nicht akzeptieren. Zur Abdeckung des

Gesamtrisikos wurde die Rückstellung für Ertragsteuern entsprechend erhöht. Die Porsche SE beabsichtigt, gegen eine ablehnende Entscheidung der Finanzverwaltung Rechtsbehelfe einzulegen. Die Porsche SE geht davon aus, dass die Finanzverwaltung bis zur endgültigen Entscheidung über die steuerliche Behandlung Aussetzung der Vollziehung gewähren wird.

Chancen aus Synergiepotentialen

Aus der operativen Zusammenarbeit der Teilkonzerne Porsche und Volkswagen kann der Porsche Konzern zukünftig weitere Synergien realisieren. Die beiden Teilkonzerne 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 des Porsche Konzerns vermindert werden. Auch die gemeinsame Materialbeschaffung und Nutzung von Vertriebswegen kann sich positiv auf die Ergebnissituation des Porsche Konzerns auswirken.

Chancen und Risiken im Teilkonzern Porsche

Die Aktien der Porsche AG werden vollständig von der Porsche SE gehalten. Zwischen den Unternehmen besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, der die herrschende Porsche SE zur Verlustübernahme verpflichtet. Aus diesem Grund können Risiken der Porsche AG auch ein Risiko für die Porsche SE darstellen. Die Risiken und das Risikofrühwarnsystem des Porsche Teilkonzerns werden nachfolgend näher erläutert.

Die Chancen und Risiken im Teilkonzern 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 „Risk Management“ und „Interne Revision“ die Risiken und Frühwarnsysteme. Stellen sie neue oder geänderte Risiken fest, unterrichten sie den Vorstand sofort und unterbreiten ihm Optimierungsvorschläge. Dieses Vorgehen erlaubt es, negative Entwicklungen zeitnah zu erkennen und sofortige Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Das Hauptrisiko für die weltwirtschaftliche Entwicklung besteht mittelfristig in einem Andauern der rezessiven Tendenzen, die durch die globale Finanzkrise verursacht wurden. Wesentliche Risiken sind weiterhin hohe Energie- und Rohstoffpreise, anhaltende Liquiditätseingpässe, ein zunehmender Protektionismus sowie andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte. Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen sowie ein dauerhaft höherer Staatsinterventionismus können ebenfalls die internationalen Aktivitäten des Porsche Teilkonzerns erheblich beeinträchtigen.

Fortlaufende Kontrolle von betrieblichen Abläufen

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. Zum Ende dieses Geschäftsjahres war auch das Porsche Stammwerk in Zuffenhausen einem heftigen, sintflutartigen Gewitterregen mit gravierenden Überschwemmungen ausgesetzt. Um derartige Risiken und daraus resultierende nachhaltige Produktionsstörungen zu verringern, besteht im Porsche Teilkonzern 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.

Die aktuelle CO₂-Debatte sowie der öffentliche Druck, den Verbrauch der Fahrzeuge zu reduzieren, könnten Auswirkungen auf den Absatz haben. Mit der Entwicklung verbrauchsreduzierter Antriebe wie dem Hybridantrieb, der in den Baureihen Cayenne und Panamera zum Einsatz kommen wird, stellt sich die Porsche AG diesen Anforderungen.

Nachfrageabhängige Risiken

Nachfrage und Absatz werden auch durch das wirtschaftliche Umfeld beeinflusst. Durch intensive lokale Marktbeobachtungen und Frühwarnindikatoren erkennt Porsche 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. Die Handelsorganisation erhält zudem 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 Risikosteuerung, wie zum Beispiel die Einholung von bankenüblichen Sicherheiten und Informationen sowie das tägliche Monitoring, wird das Ausfallrisiko für den Konzern ebenfalls reduziert.

Beschaffungsrisiko

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

Finanzrisiken

Um den Porsche Teilkonzern vor Finanzrisiken zu schützen, senkt die Treasury-Abteilung auf Grundlage der geplanten Absatzzahlen die Währungsrisiken 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. Eine Politik größtmöglicher finanzieller Absicherung wird auch bei der Liquiditätsvorsorge betrieben. Es wurden Anleihen begeben, die wegen derzeit ausreichender Liquidität aus dem operativen Geschäft als Reserven zinsertragbringend angelegt wurden. Um den Risiken aus den Geld- und Kapitalmärkten zu begegnen, hat die Por-

sche AG zusammen mit professionellen Asset Managern ein Risikomanagementsystem etabliert, mit dem eine statistische Wahrscheinlichkeit eines Kapitalverlustes frühzeitig berechnet werden kann. Gleichzeitig ist es das Ziel, eine angemessene Rendite zu erzielen. Neben der absoluten Preisentwicklung bei Kapitalanlagen besteht ferner das Risiko, dass eine vollständige, jederzeitige Veräußerung der Wertpapieranlagen als Folge von Marktunregelmäßigkeiten nicht oder nur eingeschränkt gegeben ist (Liquiditätsrisiko). Die Eingrenzung dieses Risikos erfolgt mittels gezielter Streuung von Kapitalanlagen sowie deren kontinuierlicher Überwachung im zentralen Treasury. Dabei steht im Einzelfall die Liquidität immer vor der Rentabilität.

Zinsinstrumente wie der Abschluss von Zinsswaps oder Optionen werden eingesetzt, um die Zinsrisiken zu begrenzen. Darüber hinaus werden Ausfallrisiken durch ein intensives Forderungsmanagementsystem reduziert.

Das Leasinggeschäft begründet für den Porsche Teilkonzern 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 entsprechenden Rückstellungen. Um das Ausfallrisiko aus dem Fahrzeug-Finanzierungsprogramm 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 Porsche Teilkonzern traditionell eine fundierte Ankaufspolitik anwendet, die anhand eines soliden und ständig weiterentwickelten Scoring-Modells unterstützt wird.

Entwicklungsrisiken

Der Teilkonzern Porsche entwickelt zur Verwirklichung seiner strategischen Absatzplanung ständig neue Produkte. Zur Vermeidung von Entwicklungen, die am Käuferinteresse vorbeigehen, führt der Teilkonzern vor der Entscheidung über neue Fahrzeugprojekte Trenderhebungen und Marktbefragungen durch. Der möglichen Verletzung von Schutzrechten bei Fahrzeugentwicklungen, die zu erheblichen Schadenersatzforderungen führen könnten, begegnet der Porsche Teilkonzern – 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 der Porsche Teilkonzern 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 Porsche Teilkonzern 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 Porsche Teilkonzern 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 Porsche Teilkonzerns 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 Porsche Teilkonzern durch attraktive Anstellungsbedingungen und Weiterbildungsprogramme.

Rechtliche Risiken

Wie jedes andere Unternehmen, können auch die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften in Gerichts- oder Schiedsverfahren verwickelt werden. Gegenwärtig bestehen keine Verfahren, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Teilkonzerns Porsche haben könnten.

Umfassende Qualitätssicherung

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

Die Finanzkrise trifft auch die Zulieferindustrie und führt vereinzelt zur Insolvenzgefahr oder Insolvenz von Lieferanten. Durch regelmäßige Auditierung der Lieferanten versucht der Porsche Teilkonzern, 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 Porsche Teilkonzerns umgesetzt. Dabei wird sichergestellt, dass alle technischen und qualitativen Anforderungen berücksichtigt und erreicht werden. Gewährleistungs-, Produkthaftansprüche und Rückrufaktionen können erhebliche Kosten verursachen. Qualitätssichernd wirken dabei die im Porsche Teilkonzern 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, erstmalig 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 Porsche Teilkonzern ist davon sowohl mit seinen Produktionsstätten als auch mit seinen Produkten betroffen, insbesondere über Vorgaben zur Energieeffizienz und einer Verteuerung von Energie im Allgemeinen. Den möglichen Folgen entgegnet der Porsche Teilkonzern 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 CO₂-Emission von 130 g/km nicht überschreiten darf. Weitere zehn Gramm sollen durch ergänzende Maßnahmen wie die Verwendung von Biokraftstoffen, Leichtlaufreifen, effektiven Klimaanlage sowie durch andere technische Verbesserungen erreicht werden. Damit gibt es erstmals eine gesetzliche CO₂-Vorschrift für Pkw-Hersteller und Importeure,



die ihre Fahrzeuge in der Europäischen Union absetzen wollen.

Der künftige CO₂-Flottenwert ist jedoch keine einheitliche Zielvorgabe für jeden Hersteller. Er richtet sich vielmehr nach dem mittleren Gewicht seiner in Europa verkauften Fahrzeuge. Mit diesem Verfahren soll sichergestellt werden, dass Hersteller in unterschiedlichen Marktsegmenten eine Chance haben, die Anforderungen zu erfüllen.

Damit Unternehmen wie dem Teilkonzern Porsche, 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 CO₂-Emissionen um 25 Prozent vereinbaren. Als Berechnungsbasis werden die Werte der Fahrzeuge aus dem Jahr 2007 zugrunde gelegt.

Mit hohen Strafzahlungen soll die Einhaltung der Vorschrift gesichert werden. Erfüllt ein Unternehmen sein individuelles Ziel nicht, muss es pro Fahrzeug für das erste Gramm Überschreitung fünf Euro Strafe zahlen, für das zweite 20, für das dritte 45 und ab dem vierten Gramm 95 Euro. Die Flottenwerte werden jährlich berechnet, Strafen können also auch jährlich fällig werden.

Die neue CO₂-Regelung der Europäischen Union soll bis 2020 gelten, danach droht eine weitere Verschärfung der CO₂-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.

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

Chancen und Risiken im Teilkonzern Volkswagen

Aktualisierung der Risikodokumentation

Im jährlichen Rhythmus werden standardisierte Anfragen sowohl an die Risikobeauftragten der einzelnen Funktionsbereiche als auch an die Vorstände und Geschäftsführer der Beteiligungsgesellschaften gerichtet. Mit der Beantwortung der Fragen aktualisieren sie das Gesamtbild der potenziellen Risikolage ihres Verantwortungsbereichs. Dabei werden jedem identifizierten Risiko die qualitative Eintrittswahrscheinlichkeit und die relative Schadenshöhe zugeordnet sowie für jede Risikokategorie ge-

eignete 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 Plausibilität und Angemessenheit geprüft.

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 Teilkonzerns Volkswagen 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 Teilkonzerns. Ereignisse, die ein potenzielles Risiko bergen, werden dezentral in den Geschäftsbereichen sowie in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, in ihren Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Somit liegt dem Vorstand des Teilkonzerns Volkswagen 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, werden eingegangen.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Ebenso wie im Porsche Teilkonzern besteht auch im Volkswagen Teilkonzern das Hauptrisiko für die wirtschaftliche Entwicklung mittelfristig in einem Andauern der rezessiven Tendenzen, die durch die globale Finanzkrise verursacht wurden.

Branchenrisiken

Die Märkte in Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa waren die wesentlichen Wachstumstreiber der weltweiten Pkw-Nachfrage. In einigen Ländern dieser Regionen existieren jedoch hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen an die lokale Fertigung. Durch diese Beschränkungen wird eine größere Ausweitung des Absatzvolumens erschwert. Die hohe Marktabdeckung auf den wichtigsten Märkten birgt Risiken, die vor allem das Preisniveau betreffen. Massive Preisnachlässe, die vor allem auf dem Automobilmarkt in den USA, aber auch in Westeuropa und China zur Absatzförderung angewandt werden, setzen die gesamte Branche anhaltend unter Druck. Als Anbieter von Volumenmodellen wäre der Volkswagen Teilkonzern von einer weiteren Verstärkung der Kaufanreize anderer Hersteller besonders betroffen. Kredite zur Fahrzeugfinanzierung werden unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 Kreditwesengesetz vergeben.

Der größte Teil der im Teilkonzern Volkswagen hergestellten Fahrzeuge wird in Westeuropa verkauft. Ein anhaltender Nachfragerückgang oder ein Preisverfall in dieser Region würde den Teilkonzern deshalb in besonderem Maße belasten. Diesem Risiko begegnet der Teilkonzern Volkswagen mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik. Außerhalb Westeuropas ist das Auslieferungsvolumen jedoch insgesamt breit auf die Märkte Nordamerika, Südamerika/Südafrika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa gestreut. Zudem hat der Volkswagen Teilkonzern in zahlreichen bestehenden und aufstrebenden Märkten eine führende Position inne oder strebt diese an. Strategische

Partnerschaften schaffen darüber hinaus die Möglichkeit, regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

Die aktuellen Entwicklungen an den Finanzmärkten haben für die Handels- und Vertriebsgesellschaften die Finanzierung ihrer Geschäftstätigkeit über Bankkredite erheblich verteuert. Im Rahmen eines konzerneigenen Supports, der den Händlern und Autohäusern über konzerneigene Finanzdienstleistungsgesellschaften attraktive Finanzierungskonditionen anbietet, minimiert der Volkswagen Teilkonzern das Risiko von Insolvenzen dieser Betriebe.

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 Teilkonzerns auswirken.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Dem Risiko, dass die Kunden neue Produkte nicht annehmen könnten, begegnet der Volkswagen Teilkonzern mit umfangreichen Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten. Durch diese Maßnahmen wird sichergestellt, dass Trends frühzeitig erkannt und ihre Relevanz für die Kunden rechtzeitig überprüft werden.

Des Weiteren besteht das Risiko, dass Produkte oder Module nicht in der vorgegebenen Zeit, in der entsprechenden Qualität und zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können. Um dieses Risiko zu vermeiden, wird fortlaufend und systematisch der Fortschritt sämtlicher Projekte überprüft und die Ergebnisse mit den Zielvorgaben abgeglichen. So können im Falle von Abweichungen rechtzeitig gegensteuernde Maßnahmen eingeleitet werden. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt darüber hinaus die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, individuelle Anforderungen zeitnah einzubringen und ihre Umsetzung rechtzeitig zu planen.

Risikokonzentrationen auf bestimmte Patente oder Lizenzen sind aufgrund des breiten Spektrums der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten des Volkswagen Teilkonzerns nicht gegeben.

Risiken aus der Beschaffung

Die Preise auf den Rohstoffmärkten blieben weiter volatil. Es ist ungewiss, ob der Rohölpreis zukünftig stagnieren oder ob er, zum Beispiel aufgrund einer künstlich erzeugten Verknappung, wieder ansteigen wird. Risiken aus ansteigenden Rohmaterialpreisen wirkt der Teilkonzern Volkswagen mit gezielten Maßnahmen entgegen: Neben der strategischen Ausrichtung des Lieferantenportfolios arbeitet die Beschaffung eng mit der internen Entwicklungsabteilung zusammen, um den Materialeinsatz stetig zu optimieren und die Nutzungsgrade zu erhöhen. Die Substitution bewährter Werkstoffe durch anwendungsspezifisch optimierte Alternativen ist ebenfalls ein Kernpunkt dieser Strategie.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen an den internationalen Märkten hat sich das Risikomanagement der Konzernbeschaffung neu ausgerichtet. Das Hauptaugenmerk liegt nunmehr auf dem Ausbau der Früherkennung von Lieferantenkrisen. Ziel ist es, im Fall von einzelnen Lieferanteninsolvenzen rechtzeitig geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Produktion einleiten zu können.

Nachfrageabhängige Produktionsrisiken

Die Rezession der Weltwirtschaft sowie die damit verbundenen Veränderungen in der weltweiten Pkw-Nachfrage zogen Stückzahlenschwankungen in der Produktion einzelner Fahrzeugmodelle nach sich. Außerdem führen Veränderungen in der Nachfrage von speziellen Ausstattungsmerkmalen beziehungsweise Komponenten zu einem erhöhten Risiko von Lieferengpässen. Diesem Risiko begegnet der Volkswagen Teilkonzern mit der flexiblen Belegung seiner Fahrzeug- und Komponentenwerke, in erster Linie mithilfe des Drehscheibenkonzepts, sowie der zeitnahen Unterstützung externer Lieferanten. Flexible Arbeitszeitmodelle bieten weitere Mög-

lichkeiten, die Produktion an den aktuellen Marktbedarf anzupassen.

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. Gestiegene Kraftstoffpreise, verbunden mit der Unsicherheit über die künftige Besteuerung von CO₂-Emissionen können zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, die Medienberichte möglicherweise noch verschärfen. Die aktuelle Finanzkrise hat ebenfalls deutliche Auswirkungen auf die globale wirtschaftliche Entwicklung und damit auf die gesamte Automobilindustrie. Mit einiger Verzögerung sind inzwischen weltweit alle Automobilmärkte in eine zum Teil dramatische Abwärtsentwicklung eingetreten, von der auch der Volkswagen Teilkonzern betroffen ist. Dies gilt insbesondere in gesättigten Märkten wie Nordamerika und Westeuropa, in denen aufgrund einer verlängerten Haltedauer der Fahrzeuge ein deutlicher Rückgang der Nachfrage eingetreten ist. Mit attraktiven neuen Modellen und intensiver Kundenorientierung versucht der Volkswagen Teilkonzern, dieser Kaufzurückhaltung entgegenzuwirken. Die mögliche Dauer und Tragweite der Krise ist zum heutigen Zeitpunkt jedoch noch nicht absehbar, zumal in einigen Ländern staatliche Förderungsmaßnahmen (zum Beispiel Umweltprämie) existieren, die die Automobilnachfrage positiv beeinflussen werden.

Die Verabschiedung einer CO₂-basierten Kraftfahrzeugsteuer in den europäischen Ländern und wieder ansteigende Ölpreise können darüber hinaus dazu führen, dass sich die Nachfrage in Richtung kleinerer Segmente und kleinerer Motoren verschiebt und sich dadurch das finanzielle Ergebnis für den Konzern verschlechtert.

Diesen Risiken wirkt der Teilkonzern Volkswagen 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

Nach wie vor ist das Großkundengeschäft durch eine zunehmende Konzentration und Internationalisierung gekennzeichnet. Aufgrund seines umfassenden Produktangebots und der zielgruppenorientierten Kundenbetreuung konnte der Volkswagen Teilkonzern die Marktführerschaft in Europa ausbauen. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Die CO₂-Thematik könnte bei kostenorientierten Flottenbetreibern aufgrund der kürzeren Haltedauer der Flotten zu einem überproportionalen Effekt im Großkundengeschäft führen. Ein Trend zum Downsizing ist analog dem Privatkundengeschäft zu verzeichnen.

Qualitätsrisiken

Der vom Kunden wahrgenommenen Qualität des Produkts kommt vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Wettbewerbsdrucks eine besondere Bedeutung zu. Außerdem stellen die kontinuierlich steigende Komplexität der Fahrzeuge und die Einführung neuer umweltfreundlicher Technologien wie des Hybridantriebs die Qualitätssicherung vor neue Herausforderungen. Um mögliche Risiken aus Qualitätsmängeln von vornherein zu minimieren, werden neue Kompetenzen und weitergehende Absicherungsmechanismen entwickelt. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit allen Geschäftsbereichen und den Lieferanten.

Personalrisiken

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Volkswagen Teilkonzern sind die individuellen Fähigkeiten und das Wissen seiner Mitarbeiter. Mit der Zielsetzung, Top-Arbeitgeber zu werden, erhöht der Volkswagen Teilkonzern die Chancen, talentierte Nachwuchskräfte zu rekrutieren und zu halten. Von ebenso großer Bedeutung ist eine strategisch

ausgerichtete und ganzheitlich angelegte Personalentwicklung. Deshalb bietet der Volkswagen Teilkonzern attraktive Arbeits- und Entwicklungschancen für engagierte Mitarbeiter. Auch Fachkräften werden verstärkt ansprechende Karrierepfade neben der Führungslaufbahn aufgezeigt. Das Risiko, durch Fluktuation und altersbedingte Abgänge Know-how zu verlieren, wird durch intensives Wissensmanagement minimiert. Neben der dualen Berufsausbildung sorgt der Teilkonzern Volkswagen durch das etablierte Studium im Praxisverbund für hochqualifizierten Nachwuchs im eigenen Haus.

noch nicht endgültig abgeschätzt werden. Eine eindeutige Aussage zur voraussichtlichen finanziellen Belastung des Volkswagen Teilkonzerns in einzelnen EU-Mitgliedstaaten zu treffen ist deshalb noch nicht abschließend möglich. Die bestehenden Rückstellungen wurden überprüft. Darüber hinaus bieten die Konzepte und Kooperationen zur Altfahrzeugentsorgung die Möglichkeit, dieses Risiko zu beherrschen.

Im Bereich der Abgasgesetzgebung wurden umfangreiche Verschärfungen der EU-Emissionsgesetzgebung beschlossen, die vorrangig



Umweltschutzrechtliche Auflagen

Zum 1. Juli 2002 wurde durch das Altfahrzeuggesetz die europäische Richtlinie für Altfahrzeuge in deutsches Recht umgesetzt. Das Gesetz garantiert die kostenlose Entsorgung von Altfahrzeugen über die von den Herstellern und Importeuren benannten Rücknahmestellen. Zunächst betraf dies nur die ab Inkrafttreten des Gesetzes in Verkehr gebrachten Fahrzeuge; seit Januar 2007 gilt die kostenlose Entsorgung von Altfahrzeugen für den gesamten Altfahrzeugbestand. Die Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die Altfahrzeugrücknahme kann gegenwärtig

die Dieselmotor-Technologie betreffen. Bezüglich leichter und mittlerer Pkw werden diese aber über Weiterentwicklungen und Optimierungen der heutigen Technologie aufgefangen. Bei den schweren Pkw ist nach derzeitigem Entwicklungsstand die Einführung einer Stickoxidnachbehandlung erforderlich. Die Kostendifferenz zum Ottomotor wird weiter steigen. Künftig werden Otto- und Dieselmotor sich auch unter dem Gesichtspunkt der Beimischungspflicht von Biokraftstoffen neu positionieren müssen, da die Dieselpartikelfilter-Technologie keine deutlich erhöhte Beimischung erlaubt.

Die G8-Staaten streben an, die weltweiten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 50 Prozent zu reduzieren, um die Klimaerwärmung auf ein beherrschbares Maß einzudämmen. Den Analysen der Internationalen Energieagentur sowie des UN-Klimabeirats (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 noch deutlich verschärft werden. Der Volkswagen Konzern ist davon sowohl mit seinen Produktionsstätten als auch mit seinen Produkten betroffen, erstere insbesondere über Vorgaben zur

lungen beschlossen. Insbesondere werden Emissionszertifikate nicht mehr wie bisher größtenteils kostenlos zugeteilt, sondern sie sollen verstärkt im Rahmen eines Auktionsverfahrens veräußert werden. Des Weiteren wurde der Geltungsbereich deutlich erweitert, so dass mehr Standorte als bisher in das Handelssystem einbezogen werden. Neben höheren Kosten für die selbst erzeugte Energie wird in naher Zukunft auch ein stark erhöhter Verwaltungs- und Überwachungsaufwand zu bewältigen sein. 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 Imagarisiken wird im Volkswagen Konzern mit



Energieeffizienz, eine Verteuerung von Energie im Allgemeinen und über das Instrument des Treibhausgas-Emissionshandels. Bei dem Treibhausgas-Emissionshandel wird eine begrenzte Menge an Emissionszertifikaten an Unternehmen ausgegeben, die diese in ausreichender Menge vorweisen müssen, wenn sie CO₂-Emissionen verursachen. Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Heizhäusern und Kraftwerken seit 2005 an dem entsprechenden System der EU direkt beteiligt. Die aktuelle zweite Handelsperiode läuft 2012 aus. Für die dann folgende dritte Handelsperiode hat die EU wesentliche Verände-

lungen beschlossen. Insbesondere werden Emissionszertifikate nicht mehr wie bisher größtenteils kostenlos zugeteilt, sondern sie sollen verstärkt im Rahmen eines Auktionsverfahrens veräußert werden. Des Weiteren wurde der Geltungsbereich deutlich erweitert, so dass mehr Standorte als bisher in das Handelssystem einbezogen werden. Neben höheren Kosten für die selbst erzeugte Energie wird in naher Zukunft auch ein stark erhöhter Verwaltungs- und Überwachungsaufwand zu bewältigen sein. 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 Imagarisiken wird im Volkswagen Konzern mit

einem Energiemanagementsystem und mit Energiesparprogrammen entgegengewirkt. Außerdem betreibt der Volkswagen Konzern eigene, hocheffiziente Kraftwerke zur Erzeugung von Strom und Wärme und kann seine Energieversorgung dadurch zum Teil selbst sicherstellen. Die europäische Regulierung zur Begrenzung der CO₂-Emissionen von Pkw gehört zu den ersten produktbezogenen CO₂-Vorschriften in der EU für den Zeitraum 2012 bis 2020. Damit ist diese Regulierung für die künftige Entwicklung der Klimagasemissionen in der EU einerseits und für

die wirtschaftlichen und technologischen Rückwirkungen auf Fahrzeughersteller, Zulieferer und die europäische Volkswirtschaft andererseits von entscheidender Bedeutung, insbesondere in Anbetracht der extrem veränderten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Die EU-Regulierung definiert Ziele für Automobilhersteller, die im europäischen Markt (EU27) Personenkraftwagen verkaufen. Das Ziel, den CO₂-Ausstoß im europäischen Flottendurchschnitt ab 2012/2015 auf 130 g/km zu reduzieren, soll durch antriebs- und fahrzeugtechnische Maßnahmen erreicht werden; eine Reduktion um weitere zehn g/km soll durch ergänzende Maßnahmen, zum Beispiel Gangwechselanzeige, rollwiderstandsarme Reifen und durch die Verwendung von Biokraftstoffen, erzielt werden.

Risiken ergeben sich aus der Höhe der Strafzahlungen, die maximal 95 Euro je g/km erreichen können, sobald die Zielverfehlung des Herstellers im Durchschnitt seiner verkauften Flotte drei g/km überschreitet.

Neben den ab 2012/2015 eingeführten Minderungszielen wird das für 2020 festgelegte Langfristziel von 95 g/km wesentliche Auswirkungen auf die Produktvielfalt, die Segmentverteilung und die Ertragslage im europäischen Markt haben. Bemessungsgrundlage ist die Energieeffizienz, die dazu beiträgt, die Vielfalt des europäischen Produktangebots zu erhalten.

Der politische Entscheidungsprozess hat zu weiteren Verbesserungen des Regulierungsvorschlags der europäischen Kommission geführt, insbesondere die Berücksichtigung der Produkt- und Entwicklungszyklen der Automobilindustrie durch ein angemessenes Phase-In zwischen 2012 und 2015. Weiterhin zählen dazu mögliche Gutschriften für innovative Technologien als „Öko-Innovationen“. Durch innovative Maßnahmen wie intelligente Fahrzeug-Kommunikations- und Navigationssysteme ist es möglich, über die fahrzeug- und antriebstechnischen Maßnahmen hinaus, zusätzliche Minderungsbeiträge zu erzie-

len. Hiermit werden Klimaschutz und Innovationen auf besonders effektive Weise miteinander verknüpft.

Der Teilkonzern Volkswagen wird von diesen Chancen intensiv Gebrauch machen. Der Konzern ist mit seinen führenden Technologien und Produkten auf die künftigen Herausforderungen bestens vorbereitet.

Mit dem Integrierten Energie- und Klimaprogramm hat die Bundesregierung 2007 ein ambitioniertes Maßnahmenbündel initiiert, um die nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen. Wesentlicher Bestandteil des Programms ist die Steigerung der Energieeffizienz und der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien. Die bereits jetzt eingeleiteten gesetzlichen Maßnahmen werden vielfältige Auswirkungen auf wichtige Handlungsfelder des Volkswagen Teilkonzerns haben:

Zum 1. Januar 2009 trat das Gesetz zur Förderung Erneuerbarer Energien im Wärmebereich (EEWärmeG) in Kraft. Ziel dieses Gesetzes ist es, die nachhaltige Entwicklung der Energieversorgung zu ermöglichen und die Weiterentwicklung von Technologien zur Erzeugung von Wärme aus erneuerbaren Energien zu fördern. Dieses Gesetz kann, je nach Art der Energieversorgungssysteme, Auswirkungen auf die Bauausführung für Industriebauwerke im Volkswagen Teilkonzern haben.

Ein Baustein im Integrierten Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung ist die Absicht, ein verbindliches Energiemanagementsystem für mittlere und große Betriebe einzuführen. Damit wird das Ziel verbunden, die Effizienzverbesserungspotenziale in der Industrie zu realisieren und die Vereinbarung über Steuerermäßigungen bei der Energie- und Stromsteuer mit der Einführung eines Energiemanagementsystems zu verknüpfen.

Der Volkswagen Teilkonzern stellt sich aktiv mit verschiedenen Maßnahmen auf die kommenden Herausforderungen bei der Primärenergiever-

knappung ein. So wird das zentrale Energiemanagement in der Produktion ausgebaut und mit dem Umweltmanagement zusammengeführt, um so die Wirkung der Energieeinsparmaßnahmen in den unterschiedlichen Produktionsbereichen weiter zu verstärken. Außerdem wird die Nutzung von regenerativen Energiequellen weltweit vorangetrieben.

Rechtsfälle

Die Volkswagen AG 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. 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.

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 unserer Einschätzung 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.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen (VALD) genehmigt Risikolimits, zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren sowie Absicherungshorizonte. Das Risikomanagement liegt im Verantwortungsbereich der Treasury des Volkswagen Teilkonzerns. Der Konzernvorstand wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation informiert.

Die Ausübung der Geschäftstätigkeit birgt Finanzrisiken, die sich aus der Veränderung von Zinssätzen, Währungskursen und Rohstoffpreisen sowie Fondspreisen ergeben können. Der Volkswagen Teilkonzern managt diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente. Der Abschluss von Finanzgeschäften unterliegt in Bezug auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent einer internen Limitierung, um das Ausfallrisiko durch Diversifizierung zu begrenzen. Bei der Limitierung werden verschiedene Bonitätskriterien herangezogen, unter anderem das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating und die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten. Das Zins- und Währungsmanagement erfolgt im Wesentlichen zentral durch den Bereich Treasury des Teilkonzerns Volkswagen. Zinsrisiken und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten im Teilkonzern werden durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten betrags- und fristenkongruent abgesichert. Dies trifft auch auf Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Teilkonzerns zu.

Währungsrisiken reduziert der Teilkonzern Volkswagen in erster Linie durch das „Natural Hedging“, das heißt, die Belegung der Produktionskapazitäten an den weltweiten Standorten wird flexibel angepasst, und es werden neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen, aktuell etwa in Indien, Russland und den USA, aufgebaut. Das verbleibende Währungsrisiko wird durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten abgesichert. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptio-

nen sowie kombinierte Zins- und Währungsswaps. Mit diesen Geschäften wird das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen, begrenzt. Diese Kontrakte können eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren haben. Damit wird der Euro vor allem gegenüber dem US-Dollar, dem britischen Pfund, dem mexikanischen Peso, dem russischen Rubel, der schwedischen Krone, der tschechischen Krone

Liquiditätsrisiken

Die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Teilkonzerns Volkswagen wird durch ausreichende Vorhalteliquidität, Verfügbarkeit von bestätigten Kreditlinien sowie durch das bewährte Geld- und Kapitalmarktprogramm sichergestellt.

Der Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft wird überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten gedeckt.



sowie dem Schweizer Franken und dem japanischen Yen abgesichert. Aus diesen acht Währungen ergibt sich das wesentliche Fremdwährungsrisiko aus erwarteten Zahlungsströmen. Aus dem Einkauf von Rohstoffen entstehen Risiken bezüglich der Verfügbarkeit und der Preisentwicklung. Diese Risiken begrenzt der Teilkonzern Volkswagen insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften. Ein Teil des Bedarfs an Rohstoffen wie Aluminium, Kupfer, Platin, Rhodium und Palladium ist durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren abgesichert. Weitere Absicherungen, beispielsweise für CO₂-Zertifikate und Kohle, bestehen ebenfalls.

Seit Beginn der Finanzkrise haben sich die Refinanzierungskosten deutlich erhöht. Aufgrund der breiten Diversifizierung der Refinanzierungsstruktur konnte in den verschiedenen Märkten jedoch weiterhin ausreichend Liquidität beschafft werden.

Kreditlinien von Banken werden im Teilkonzern Volkswagen grundsätzlich nur für den kurzfristigen Bedarf im Working Capital in Anspruch genommen. Für Projektfinanzierungen nutzt der Volkswagen Teilkonzern unter anderem zinsgünstige Darlehen, die von Förderbanken wie der Europäischen Investitionsbank oder der European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)



beziehungsweise nationalen Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) oder der Brazilian National Economic and Social Development Bank (BNDES) zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund dieser umfangreichen Maßnahmen ist ein Liquiditätsrisiko für den Volkswagen Teilkonzern äußerst gering.

Die Rating-Agentur Standard & Poor's hat ihre Bonitätseinschätzung für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH aktualisiert. Die Agentur bestätigte die kurz- und langfristigen Ratings mit A-2 beziehungsweise A- für die Volkswagen AG und für die Volkswagen Financial Services AG. Der Ausblick wurde im Berichtszeitraum für beide Gesellschaften von „stabil“ auf „negativ“ herabgesetzt. Die Ratings der Volkswagen Bank GmbH wurden auf A-2 beziehungsweise A- um jeweils eine Stufe gesenkt, der Ausblick ist auch negativ.

Moody's Investors Service hat ebenfalls turnusgemäß die Bonitätseinschätzungen für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH überprüft. Die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG wurden mit P-2 beziehungsweise A3 bestätigt; der Ausblick wurde für beide Gesellschaften auf „stabil“ gesenkt. Das kurz- und langfristige Rating der Volkswagen Bank GmbH,

das derzeit mit P-1 und A2 um jeweils eine Ratingstufe höher als das der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG eingestuft ist, befindet sich hinsichtlich einer möglichen Herabstufung unter Beobachtung.

Der Bereich Treasury der Volkswagen Financial Services AG stellt die Liquiditätsversorgung für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen sicher und steuert die Kredit- und Ausfallrisiken sowie die Marktpreisrisiken. Die Verantwortung für die Bewertung, Analyse und Überwachung marktrisikobehafteter Positionen liegt im Bereich Risikocontrolling.

Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

Um Marktchancen wahrnehmen zu können, verpflichtet sich der Volkswagen Teilkonzern 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 Restwertrisikomanage-

ment auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

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

IT-Risiken

Redundante Firewall- sowie Intrusion-Prevention-Systeme sichern die IT-Systeme gegen unberechtigte Zugriffe ab. Zusätzlicher Schutz wird durch Virenscanner sowie eingeschränkte Zugangs- und Zugriffsberechtigungen erreicht. Die im Einsatz befindlichen Systeme zur Informationssicherheit werden permanent geprüft und fortlaufend aktualisiert. Darüber hinaus werden täglich Back-up-Versionen sämtlicher Datenbestände erstellt. Die Wahrscheinlichkeit einer Gefährdung der Informationssysteme und der Datensicherheit wird aufgrund der getroffenen Maßnahmen als sehr gering eingeschätzt.

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 Teilkonzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir Naturkatastrophen, Epidemien und Terroranschläge.

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche Konzerns

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken in den Teilkonzernen Porsche und Volkswagen sowie aus den spezifischen Risiken der Porsche SE. Das Risikomanagementsystem gewährleistet die Beherrschung dieser Risiken. Mit Ausnahme des beschriebenen Liquiditätsrisikos auf Ebene der Porsche SE bestehen nach den heute bekannten Informationen keine Risiken, die den Fortbestand des Porsche Konzerns gefährden könnten.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Das Kapitel „Aktuelle Entwicklungen“ (Seiten 4 bis 6 in diesem Lagebericht) enthält bereits Ausführungen zu wesentlichen Ereignissen, die nach dem Ende des Geschäftsjahres 2008/09 stattgefunden haben. Weitere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind nachfolgend zusammengefasst.

Am 18. August 2009 unterzeichnete die Porsche SE eine Freistellungserklärung zugunsten des Bundesverbands deutscher Banken e.V. für etwaige Verluste, die diesem durch Maßnahmen gemäß § 2 Absatz 2 des Statuts des Einlagensicherungsfonds zugunsten der Volkswagen Bank GmbH entstehen könnten. Die Volkswagen AG ihrerseits hat die Porsche SE im Innenverhältnis von allen etwaigen daraus resultierenden Verpflichtungen freigestellt.

Im Zuge staatsanwaltlicher Ermittlungen wegen des Verdachts auf Marktmanipulation und des Verdachts der Verletzung aktienrechtlicher Publizitätspflichten durch ehemalige Vorstandsmitglieder und (hinsichtlich des Verdachts der Marktmanipulation) eines weiteren Verantwortlichen der Porsche SE, wurden am 20. August 2009 Geschäftsräume der Porsche SE und der Porsche AG am Stammsitz Zuffenhausen durchsucht. Beide Gesellschaften weisen die von der Staatsanwaltschaft erhobenen Vorwürfe entschieden zurück, zeigen sich jedoch kooperationsbereit und unterstützen die ermittelnden Beamten in vollem Umfang, um zu einer schnellstmöglichen Aufklärung beizutragen.

Ende August 2009 wurden Gespräche mit den Konsortialbanken begonnen. Ziel dieser Gespräche ist, nach Abschluss der GLV den bestehenden syndizierten Kredit mit günstigeren Konditionen neu zu verhandeln. Dies betrifft insbesondere die Verlängerung der Laufzeit sowie die Reduzierung der Kapitalkosten.

Im Geschäftsjahr 2008/09 hatte der Porsche Konzern vereinbart, einen Teil der im Dezember

2007 (mit einem Nennwert in Höhe von insgesamt 1,0 Milliarden Euro) an institutionelle Anleger begebenen Hybridanleihe zurückzukaufen. Der Rückkauf, der am 31. August 2009 durchgeführt wurde, führte zu einem Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 0,5 Milliarden Euro.

Im Zuge des 100-prozentigen Anteilserwerbs an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, und dem nachfolgenden Verkauf von 50 Prozent der Anteile an zwei Co-Investoren, vereinbarte die Volkswagen AG mit den Co-Investoren Verkaufsoptionen, die diese berechtigen, deren Anteile an die Volkswagen AG zu veräußern. Die Co-Investoren haben am 22. Dezember 2008 angekündigt, von ihrem Andienungsrecht Gebrauch zu machen. Im September 2009 vereinbarte Volkswagen mit den Co-Investoren, die Anteile im Geschäftsjahr 2009/10 zu einem Kaufpreis von ca. 1,3 Milliarden Euro zu erwerben. Die geplante gleichzeitige Weitergabe der zu übernehmenden Anteile an einem neuen Co-Investor bedarf noch der Zustimmung von Aufsichtsbehörden.

Nach dem Bilanzstichtag hat die Porsche SE Verhandlungen zur Veräußerung der am 31. Juli 2009 noch nicht zum Verkauf vorgesehenen Aktienoptionen begonnen.

Vergütungsbericht

Die Vergütung des Vorstandes enthält als Elemente feste Bezüge sowie Bezüge, die variabel sind und sich nach dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Porsche Konzerns bestimmen. Ferner werden Ruhegeldzusagen gewährt. Auch den Mitgliedern des Aufsichtsrates steht neben einer festen Vergütung eine erfolgsorientierte Vergütung zu, die sich ebenfalls am Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Porsche Konzerns bemisst. Nähere Einzelheiten sind im Konzernanhang unter Anmerkung [38] „Bezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes“ angegeben.



Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Der freie Fall, in dem sich die weltweite Konjunktur seit Herbst 2008 befand, scheint sein Ende gefunden zu haben. Mehr und mehr Prognosen deuten darauf hin, dass die Weltwirtschaft die Talsohle erreicht hat. Allerdings hat sich die Lage vor allem dank der milliardenschweren staatlichen Konjunkturspritzen gebessert. Deshalb ist die Unsicherheit über die zukünftige Wirtschaftsentwicklung allerorts nach wie vor groß. Unter dem Strich gehen die meisten Wirtschaftsforscher davon aus, dass die Weltproduktion im Kalenderjahr 2009 insgesamt sinken und erst ab 2010 wieder allmählich steigen wird.

Erfreulich sind die Erholungstendenzen bei wichtigen deutschen Handelspartnern: In einigen Ländern stieg die Wirtschaftsleistung im zweiten Quartal 2009 wieder leicht an, darunter Frankreich, Japan und Brasilien; in China und Indien fielen die Steigerungen sogar kräftig aus. Andererseits wiesen aber Länder wie die USA, Russland und Großbritannien weiterhin negative Werte auf. Die exportorientierte deutsche Industrie konnte durch den insgesamt erkennbaren leichten Aufwärtstrend im Juni und Juli 2009 jeweils gut drei Prozent mehr Aufträge erzielen. Gleichwohl blieb die Auftragslage noch immer um rund 20 Prozent hinter den Vorjahreswerten zurück. Das heißt: Die Erholung erfolgt auf einem sehr niedrigen Niveau.

Es ist auch nicht völlig auszuschließen, dass diese leichte Erholung nur ein Strohfeuer ist, das durch unterschiedliche Konjunkturprogramme

entfacht wurde. Zudem könnte auch die in vielen Ländern gestiegene Staatsverschuldung eine Gefahr für das Wachstum der Weltwirtschaft darstellen. Ein selbst tragender Aufschwung könnte deshalb auch erst im Jahr 2011 einsetzen.

Wechselkursentwicklung

Die starke Euro-Erholung zu Beginn des Berichtszeitraumes ist hauptsächlich von der Annahme getrieben, dass die Euro-Zone schneller aus der Finanzkrise kommt als die USA. Der vorherrschende Trend ist allerdings schon sehr weit fortgeschritten und es ist daher davon auszugehen, dass in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2009/10 eine Korrektur eintritt, die das tatsächliche Kräfteverhältnis wieder realistischer abbildet. Für den Fall einer Trendfortsetzung ist der Porsche Konzern allerdings gut abgesichert.

Zinsentwicklung

Für die Dauer des Geschäftsjahres 2009/10 dürften die Notenbanken die derzeitige Niedrigzinspolitik auf allen wichtigen Geldmärkten beibehalten. Ein weiteres Nachgeben der Zinsen ist gegenwärtig nicht ersichtlich. Auf der anderen Seite ist davon auszugehen, dass die Kapitalmärkte deutlich früher eine Zinstrendwende einläuten werden.

Entwicklung der Rohstoffpreise

Nach dem Überschiessen nach oben im Sommer 2008 und der scharfen Korrektur nach unten zum Jahreswechsel hat sich im Laufe des Jahres 2009 bei den Rohstoffen ein neuer Trend mit wieder steigenden Preisen herausgebildet.





Im weiteren Verlauf ist mit einer Beibehaltung dieses negativen Umfelds zu rechnen, allerdings dürften die alten Höchststände nicht wieder erreicht werden.

Entwicklung der Automobilmärkte

Auf den großen Automobilmärkten – abgesehen von China – dürfte die Verunsicherung der Konsumenten noch lange spürbar sein. In Deutschland wird sich 2010 der Wegfall der staatlichen Umweltprämie negativ bemerkbar machen: Diejenigen Hersteller, die 2009 davon profitierten und ihre Verkaufszahlen teilweise deutlich steigerten, müssen sich auf eine schwierige Phase einstellen. Entsprechendes gilt für Länder wie Frankreich, Großbritannien, Italien und die USA; auch dort laufen staatliche Stützungsmaßnahmen für die Automobilindustrie in Form so genannter Umweltprämien aus, die zu zwischenzeitlichen Absatzsteigerungen geführt haben.

Insgesamt lassen die Automobilmärkte in Westeuropa und Nordamerika wegen des genannten Wegfalls der Konjunkturprogramme keinen Aufwärtstrend erwarten. Kaum besser dürften sich die Märkte in Osteuropa entwickeln.

Dagegen entwickeln sich die großen asiatischen Automobilmärkte in Summe positiv. Das gilt in erster Linie für China, aber auch Indien gibt Anlass zu Hoffnung. Darüber hinaus stellt in Lateinamerika der brasilianische Markt einen Lichtblick dar.

Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Porsche Konzerns

Der Teilkonzern Porsche erwartet trotz der vielfältigen Widrigkeiten im Laufe des Jahres 2010 eine Belebung seiner Verkäufe. Dabei zählt das Unternehmen auf sein attraktives Produktprogramm und hier vor allem auf den neuen Panamera. Die vierte Baureihe von Porsche wird dafür sorgen, dass sich die Absatzzahlen von Porsche nicht nur stabilisieren, sondern im Ge-

schäftsjahr 2009/10 insgesamt wieder leicht ansteigen.

Auch der Teilkonzern Volkswagen ist mit seinen neun Marken und der jungen Modellpalette gut auf die schwierige Situation rund um den Erdball vorbereitet. Der Volkswagen Teilkonzern dürfte bis Ende des Jahres 2009 besser abschneiden als der Gesamtmarkt und weitere Marktanteile hinzugewinnen.

Der Teilkonzern Volkswagen würde nach der geplanten Änderung der Satzung der Volkswagen AG im Hinblick auf das Entsenderecht des Landes Niedersachsen nicht mehr im Rahmen der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen werden können. Aufgrund der in diesem Falle erforderlichen Entkonsolidierung sind verlässliche Prognosen zum voraussichtlichen Umsatz und Ergebnis des Porsche Konzerns im Geschäftsjahr 2009/10 zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich. Auf Basis der derzeit beobachtbaren Börsenkurse für die Volkswagen AG ergäbe sich aufgrund der Entkonsolidierung ein deutlicher Verlust. Die Porsche SE geht davon aus, dass das Wirksamwerden der GLV, mit der ein integrierter Automobilkonzern vorgezeichnet wird, wie geplant erfolgt und die einzelnen Schritte zur Zusammenführung der Unternehmen Porsche SE und Volkswagen AG als notwendige Voraussetzung einer deutlich verbesserten Liquiditätssituation wie geplant umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang wird sich die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2009/10 mittelbar mit 49,9 Prozent an der Porsche AG beteiligen. Auch der erfolgreiche Abschluss der laufenden Gespräche mit den kreditgebenden Banken setzt das Wirksamwerden der GLV voraus.

Stuttgart, den 19. Oktober 2009

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand





Porsche Automobil Holding SE
Einzelabschluss 2008/09

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Juli 2009

T€		Anhang	31.7.2009	31.7.2008
Aktiva	Anlagevermögen	[1]		
	Immaterielle Vermögensgegenstände		5	0
	Sachanlagen		341	0
	Finanzanlagen		24.838.034	9.104.066
			24.838.380	9.104.066
	Umlaufvermögen			
	Forderungen	[2]	2.702.869	0
	Sonstige Vermögensgegenstände	[3]	1.202.134	12.639.380
	Wertpapiere		0	2.500.000
	Flüssige Mittel	[4]	2.163.563	6.029.864
		6.068.566	21.169.244	
Rechnungsabgrenzungsposten	[5]	263.203	1	
		31.170.149	30.273.311	
Passiva	Eigenkapital			
	Gezeichnetes Kapital	[6]	175.000	175.000
	Kapitalrücklage	[7]	121.969	121.969
	Gewinnrücklagen	[8]	7.688.293	6.974.003
	Bilanzgewinn		8.225	2.190.000
			7.993.487	9.460.972
	Rückstellungen	[9]		
	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		6.331	5.655
	Übrige Rückstellungen		3.365.087	2.110.801
			3.371.418	2.116.456
	Verbindlichkeiten			
	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	[10]	10.560.687	9.873.436
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[11]	4.310	19
Übrige Verbindlichkeiten	[12]	9.240.247	8.822.428	
		19.805.244	18.695.883	
		31.170.149	30.273.311	

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE
für die Zeit vom 1. August 2008 bis 31. Juli 2009

T€	Anhang	2008/09	2007/08
Umsatzerlöse	[13]	5.299	128
Sonstige betriebliche Erträge	[14]	52.789.968	8.344.835
Materialaufwand	[15]	0	-3
Personalaufwand	[16]	-76.884	-51.486
Abschreibungen		-42	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[17]	-55.406.530	-3.682.304
Beteiligungsergebnis	[18]	2.991.698	1.894.727
Zinsergebnis	[19]	-746.509	-288.897
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-443.000	6.217.000
Steuern	[20]	-552.510	-1.837.000
Jahresfehlbetrag (Vorjahr: Jahresüberschuss)		-995.510	4.380.000
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen		1.003.735	0
Einstellung in andere Gewinnrücklagen		0	-2.190.000
Bilanzgewinn		8.225	2.190.000

Anhang der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Juli 2009

Erläuterungen zum Jahresabschluss

■ Grundlagen der Rechnungslegung

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

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

■ Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

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

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

Der Ansatz der Wertpapiere des Umlaufvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert.

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

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

Die Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt.

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

[1] Anlagevermögen

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

Die Erhöhung der Anteilen an verbundenen Unternehmen betrifft im Wesentlichen die Aufstockung der Beteiligung an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes der Porsche SE wird gemäß § 287 HGB auf der Homepage des „elektronischen Bundesanzeigers“ unter www.ebundesanzeiger.de veröffentlicht.

Entwicklung des Anlagevermögens

T€	Anschaffungs- und Herstellungskosten		
	01.08.2008	Zugänge	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände			
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	6	0
Summe Immaterielle Vermögensgegenstände	0	6	0
Sachanlagen			
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	0	382	0
Summe Sachanlagen	0	382	0
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	3.283.425	1.185	0
Beteiligungen	5.820.641	15.732.783	0
Summe Finanzanlagen	9.104.066	15.733.968	0
Summe Anlagevermögen	9.104.066	15.734.356	0

Umbuchungen	Abschreibungen			Buchwerte	
	31.7.2009	kumuliert	im Geschäftsjahr	31.7.2009	31.7.2008
0	6	1	1	5	0
0	6	1	1	5	0
0	382	41	41	341	0
0	382	41	41	341	0
21.553.424	24.838.034	0	0	24.838.034	3.283.425
-21.553.424	0	0	0	0	5.820.641
0	24.838.034	0	0	24.838.034	9.104.066
0	24.838.422	42	42	24.838.380	9.104.066

[2] Forderungen

Sämtliche Forderungen betreffen Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen und sind innerhalb eines Jahres fällig. Sie beinhalten mit 2.702.648 Tausend Euro im Wesentlichen den Anspruch aus Gewinnabführung gegenüber der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Im Vorjahr betrug die Forderung aus Gewinnabführung 1.734.316 Tausend Euro und war mit den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen verrechnet worden.

[3] Sonstige Vermögensgegenstände

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Prämien aus Optionsgeschäften, Steuerrückforderungen sowie Forderungen, die nicht unter einem anderen Posten auszuweisen sind. Alle Sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von weniger als 1 Jahr.

[4] Flüssige Mittel

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

[5] Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten umfasst im Wesentlichen ein Disagio in Höhe von 262.417 Tausend Euro sowie Vorauszahlungen für Dienstleistungsverträge.

[6] Gezeichnetes Kapital

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

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 25. Januar 2012 das Grundkapital der Gesellschaft um insgesamt bis zu 22.750.000 Euro durch ein oder mehrmalige Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stammaktien und/oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bareinlagen und/oder Sacheinlagen zu erhöhen. Dabei muss sich die Zahl der Aktien in demselben Verhältnis erhöhen wie das Grundkapital. Die Ermächtigung darf nur in der Weise ausgeübt werden, dass der Anteil der stimmrechtslosen Vorzugsaktien am Grundkapital zu keiner Zeit den Anteil der Stammaktien am Grundkapital übersteigt. Die Ermächtigung umfasst die Befugnis, stimmrechtslose Vorzugsaktien auszugeben, die den früher ausgegebenen stimmrechtslosen Vorzugsaktien bei der Verteilung des Gewinns oder des Gesellschaftsvermögens gleichstehen.

[7] Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Einstellungen aus Aufgeldern.

[8] Gewinnrücklagen, Bilanzgewinn

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich ausschließlich um Andere Gewinnrücklagen. Im Berichtsjahr wurden 1.003.735 Tausend Euro aus den anderen Gewinnrücklagen entnommen. Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 2.190.000 Tausend Euro wurden aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 30. Januar 2009 1.718.025 Tausend Euro den Gewinnrücklagen zugeführt, 471.975 Tausend Euro wurden als Dividende ausgeschüttet.

[9] Rückstellungen

T€	31.7.2009	31.7.2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.331	5.655
Steuerrückstellungen	1.396.318	2.022.550
Sonstige Rückstellungen	1.968.769	88.251
	3.371.418	2.116.456

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

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

Die Sonstigen Rückstellungen beinhalten Rückstellungen für drohende Verluste aus Aktienoptionen in Höhe von 1.867 Mio. Euro. Des weiteren betreffen die Sonstigen Rückstellungen im Wesentlichen die bestehenden Haftungs- und Prozessrisiken, offene Abrechnungen mit Lieferanten, ungewisse Schulden sowie die Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich. Allen übrigen erkennbaren Risiken wurde in angemessenem Umfang Rechnung getragen.

[10] Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

T€	2008/09	2007/08
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.560.687	9.873.436
davon Restlaufzeit bis ein Jahr	(4.098.687)	(9.873.436)

In den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind Darlehen in Höhe von 10.537.187 Tausend Euro ausgewiesen. Zur Darlehenssicherung wurden Aktien verpfändet.

[11] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und

[12] Übrige Verbindlichkeiten

T€	31.7.2009		31.7.2008	
	Gesamt	davon Restlaufzeit bis ein Jahr	Gesamt	davon Restlaufzeit bis ein Jahr
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.310	0	19	19
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.210.659	7.967.039	8.272.560	6.503.939
Sonstige Verbindlichkeiten	29.588	29.588	549.868	549.868
davon aus Steuern	(547)	(547)	(62)	(62)
Übrige Verbindlichkeiten	9.240.247	7.996.627	8.822.428	7.053.807

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 433.000 Tausend Euro (Vorjahr: 958.000 Tausend Euro) haben eine Restlaufzeit von mehr als fünf Jahren.

[13] Umsatzerlöse

T€	2008/09	2007/08
Tätigkeitsbereiche		
Sonstige Umsatzerlöse	5.299	128

in %	2008/09	2007/08
Geografische Regionen		
Inland	99,6	100,0
Europäische Union ohne Deutschland	0,4	0,0
	100,0	100,0

Die sonstigen Umsätze beinhalten die Erlöse aus Dienstleistungs- und Beratungstätigkeit.

[14] Sonstige betriebliche Erträge

T€	2008/09	2007/08
Erträge aus Aktienkurssicherung	52.637.082	8.344.831
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	3.929	0
Erträge aus Währungskursgewinnen	148.903	0
Übrige betriebliche Erträge	54	4
	52.789.968	8.344.835

[15] Materialaufwand

T€	2008/09	2007/08
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	0	3

[16] Personalaufwand

T€	2008/09	2007/08
Löhne und Gehälter	74.514	50.487
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.370	999
davon für Altersversorgung	(1.949)	(991)
	76.884	51.486

Anzahl	2008/09	2007/08
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt gem. § 285 Nr. 7 HGB		
Gehaltsempfänger	38	1
Auszubildende und Praktikanten	3	0
	41	1

Zum Bilanzstichtag betrug die Anzahl der Mitarbeiter 42 Personen.

[17] Sonstige betriebliche Aufwendungen

T€	2008/09	2007/08
Aufwendungen aus Sicherungsderivaten	55.366.840	3.628.941
Aufwendungen aus Währungskursverlusten	824	33.175
Rechts- und Beratungskosten	28.267	6.381
Werbung	136	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	10.463	13.807
	55.406.530	3.682.304

[18] Beteiligungsergebnis

T€	2008/09	2007/08
Erträge aus Beteiligungen	289.050	160.411
davon aus verbundenen Unternehmen	(289.050)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	2.702.648	1.734.316
	2.991.698	1.894.727

Der Ertrag aus dem Gewinnabführungsvertrag zwischen der Porsche Automobil Holding SE und der Porsche AG beinhaltet auch Steuerumlagen (inkl. Nachbuchung für das Vorjahr).

[19] Zinsergebnis

T€	2008/09	2007/08
Zinsen und ähnliche Erträge	154.570	283.403
davon aus verbundenen Unternehmen	(5.116)	(4.552)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-901.079	-572.300
davon an verbundenen Unternehmen	(-378.779)	(-289.197)
	-746.509	-288.897

Die Zinserträge resultieren im Wesentlichen aus Festgeldanlagen. Darüber hinaus sind im Zinsergebnis Einnahmen sowie Ausgaben für Darlehen enthalten.

[20] Steuern

Unter der Position Steuern sind ausschließlich Steuern vom Einkommen und Ertrag ausgewiesen.

[21] Haftungsverhältnisse

Die Porsche SE garantiert den Anleihegläubigern der Porsche International Finance plc., Dublin, Irland die Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 2.607,3 Millionen Euro. Ebenso garantiert die Porsche SE den Anleihegläubigern der Porsche Holding Finance plc., Dublin, Irland die Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 1.000 Millionen Euro. Gegenüber den Investoren des US Privat Placement hat die Porsche SE eine Garantie in Höhe von 442,0 Millionen Euro abgegeben. Des Weiteren hat die Porsche SE eine Patronatserklärung zu Gunsten der Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen, abgegeben. Darin garantiert die Gesellschaft, dass die Porsche Financial Services GmbH & Co. KG jederzeit in die Lage versetzt wird ihre Verpflichtungen aus einem Sale-and-Lease-Back Vertrag zu erfüllen. Zur Sicherung der Refinanzierung des Leasinggeschäfts der Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading, hat die Porsche SE eine Ausfallgarantie gegeben. Die Porsche SE garantiert für die Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, gegenüber den Kontrahenten der Aktienoptionen, die diese hält, die Erfüllung sämtlicher Verpflichtungen, die den Kontrahenten im Zusammenhang mit den Aktienoptionen zustehen. Zusätzlich hat sich die Porsche SE gegenüber der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, verpflichtet, alle Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verwalten und Halten der Aktienoptionen dieser zu ersetzen.

[22] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Bilanzstichtag bestanden keine sonstigen finanziellen Verpflichtungen.

[23] Derivative Finanzinstrumente

T€	Nominalvolumen	
	Aktiva	Passiva
Aktienkurssicherung	61.695	1.551.072

Darüber hinaus waren Aktienoptionen mit einem Nominalvolumen von 8.793 Millionen Euro im Bestand, die wenige Tage nach dem Bilanzstichtag veräußert wurden.

Die Aktienoptionen hatten zum Bilanzstichtag einen negativen beizulegenden Zeitwert in Höhe von 1.119 Millionen Euro. Dieser ist in Höhe von 770 Millionen Euro in den Sonstigen Vermögensgegenstände sowie in Höhe von 1.889 Millionen Euro in den Rückstellungen sowie Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die beizulegenden Zeitwerte wurden anhand vorhandener Marktinformationen oder geeigneter Bewertungsverfahren ermittelt.

[24] Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften

		Kapitalanteil zum 31.7.2009 in %
Verbundene Unternehmen – Inland	Porsche	
	Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart	100,00
	Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen	100,00 ¹⁾
	Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen	100,00 ¹⁾
	Porsche Leipzig GmbH, Leipzig	100,00 ¹⁾
	Porsche Engineering Group GmbH, Weissach	100,00 ¹⁾
	Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	65,00 ¹⁾
	Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg am Neckar	74,80 ¹⁾
	Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	100,00 ¹⁾
	Volkswagen	
	VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg	37,42 ²⁾
	Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	100,00 ¹⁾
	SITECH Sitztechnik GmbH, Wolfsburg	100,00 ¹⁾
	Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal	52,96 ¹⁾
	Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden	100,00 ¹⁾
	Auto 5000 GmbH, Wolfsburg	100,00 ¹⁾
	AUDI AG, Ingolstadt	99,55 ¹⁾
	quattro GmbH, Neckarsulm	100,00 ¹⁾
	SEAT Deutschland GmbH, Mörfelden-Walldorf	100,00 ¹⁾
ŠkodaAuto Deutschland GmbH, Weiterstadt	100,00 ¹⁾	
Scania Deutschland Holding GmbH, Koblenz	100,00 ¹⁾	
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig	100,00 ¹⁾	
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	100,00 ¹⁾	
Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig	100,00 ¹⁾	
Volkswagen Reinsurance AG, Braunschweig	100,00 ¹⁾	
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig	100,00 ¹⁾	
Verbundene Unternehmen – Ausland	Porsche	
	Porsche Ibérica S.A., Madrid, Spanien	100,00 ¹⁾
	Porsche Italia S.p.A., Padua, Italien	100,00 ¹⁾
	Porsche International Financing plc., Dublin, Irland	100,00 ¹⁾
	Porsche France S.A., Boulogne-Billancourt, Frankreich	100,00 ¹⁾
	Porsche Distribution S.A.S., Levallois-Perret, Frankreich	100,00 ¹⁾
	Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading, Großbritannien	100,00 ¹⁾
	Porsche Retail Group Ltd., Reading, Großbritannien	100,00 ¹⁾
	Porsche Schweiz AG, Zug/Steinhausen, Schweiz	100,00 ¹⁾
	Porsche Enterprises Inc., Wilmington, Delaware, USA	100,00 ¹⁾
	Porsche Cars North America Inc., Wilmington, Delaware, USA	100,00 ¹⁾
	Porsche Cars Canada Ltd., Toronto, Ontario, Kanada	100,00 ¹⁾
	Porsche Japan K.K., Tokio, Japan	100,00 ¹⁾

		Kapitalanteil zum 31.7.2009 in %
Verbundene Unternehmen – Ausland	Porsche	
	Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood, Australien	100,00 ¹⁾
	Porsche Retail Group Australia Pty. Ltd., Collingwood, Australien	100,00 ¹⁾
	Porsche Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00 ¹⁾
	Porsche Russland OOO, Moskau, Russische Föderation	100,00 ¹⁾
	Porsche Center Moscow OOO, Moskau, Russische Föderation	100,00 ¹⁾
	Porsche (China) Motors Limited, Guangzhou, China	75,00 ¹⁾
	Porsche Financial Services Italia S.p.A., Padua, Italien	100,00 ¹⁾
	Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading, Großbritannien	100,00 ¹⁾
	Porsche Liquidity LLC, Wilmington, Delaware, USA	100,00 ¹⁾
	Porsche Capital LLC, Wilmington, Delaware, USA	100,00 ¹⁾
	Porsche Financial Services Japan K.K., Tokio, Japan	100,00 ¹⁾
	Verbundene Unternehmen – Ausland	Volkswagen
VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s., Bratislava, Slowakei		100,00 ¹⁾
Volkswagen Navarra, S.A., Arazuri (Navarra), Spanien		100,00 ¹⁾
AUTOEUROPA-AUTOMÓVEIS LDA., Palmela, Portugal		100,00 ¹⁾
Volkswagen Motor Polska Sp.z o.o., Polkowice, Polen		100,00 ¹⁾
Volkswagen-Audi España, S.A., El Prat de Llobregat, Spanien		100,00 ¹⁾
VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes, Großbritannien		100,00 ¹⁾
Groupe VOLKSWAGEN France s.a., Villers-Cotterêts, Frankreich		100,00 ¹⁾
Volkswagen Poznan Sp.z o.o., Poznan, Polen		100,00 ¹⁾
Volkswagen Group Sverige Aktiebolag, Södertälje, Schweden		100,00 ¹⁾
Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, Virginia, USA		100,00 ¹⁾
Volkswagen Group Canada, Inc., Ajax, Ontario, Kanada		100,00 ¹⁾
VOLKSWAGEN Group Japan K.K., Toyohashi, Japan		100,00 ¹⁾
VOLKSWAGEN Group Rus OOO, Kaluga, Russische Föderation		93,78 ¹⁾
AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel, Belgien		100,00 ¹⁾
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr, Ungarn		100,00 ¹⁾
Audi of America, LLC, Herndon, Virginia, USA		100,00 ¹⁾
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul, Korea		100,00 ¹⁾
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate		100,00 ¹⁾
Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant' Agata Bolognese, Italien		100,00 ¹⁾
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona, Italien		100,00 ¹⁾
SEAT, S.A., Martorell, Spanien		100,00 ¹⁾
Gearbox del Prat, S.A., El Prat de Llobregat, Spanien		100,00 ¹⁾
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav, Tschechische Republik		100,00 ¹⁾
ŠKODA AUTO Slovensko, s.r.o., Bratislava, Slowakei		100,00 ¹⁾
ŠKODA AUTO POLSKA, S.A., Poznan, Polen		51,00 ¹⁾
Bentley Motors Ltd., Crewe, Großbritannien		100,00 ¹⁾

		Kapitalanteil zum 31.7.2009 in %
Verbundene Unternehmen – Ausland	Volkswagen	
	Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., Puebla, Mexiko	100,00 ¹⁾
	Volkswagen do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00 ¹⁾
	Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,00 ¹⁾
	Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage, Südafrika	100,00 ¹⁾
	Scania AB, Södertälje, Schweden	49,29 ^{1) 3)}
	S.A.S. Scania Holding France, Angers, Frankreich	100,00 ¹⁾
	Scania Europe Holding B.V., Zwolle, Niederlande	100,00 ¹⁾
	Scania CV AB, Södertälje, Schweden	100,00 ¹⁾
	Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Peking, China	100,00 ¹⁾
	Volkswagen Group Services S.A., Brüssel, Belgien	100,00 ¹⁾
	Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande	100,00 ¹⁾
	VOLKSWAGEN FINANCE, S.A., Madrid, Spanien	100,00 ¹⁾
	Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes, Großbritannien	100,00 ¹⁾
	Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam, Niederlande	100,00 ¹⁾
	Volkswagen Financial Services Japan Ltd., Tokio, Japan	100,00 ¹⁾
	ŠkoFIN s.r.o., Prag, Tschechische Republik	100,00 ¹⁾
	Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort, Niederlande	60,00 ¹⁾
	VW CREDIT, INC., Wilmington, Delaware, USA	100,00 ¹⁾
	VOLKSWAGEN LEASING SA DE CV, Puebla, Mexiko	100,00 ¹⁾
VOLKSWAGEN BANK SA INSTITUCION DE BANCA MULTIPLE, Puebla, Mexiko	100,00 ¹⁾	
Finanzdienstleistungsgesellschaften Brasilien, São Paulo, Brasilien	100,00 ¹⁾	
Finanzdienstleistungsgesellschaften Argentinien, Buenos Aires, Argentinien	100,00 ¹⁾	
Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsver- hältnis besteht	Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China	50,00 ^{1) 4)}
	FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, China	40,00 ^{1) 4)}
	MAN Aktiengesellschaft, München	28,67 ^{1) 5)}
	Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande	50,00 ^{1) 4) 6)}
	LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande	- ¹⁾

¹ Indirekte Beteiligung.

² Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil 50,76 %.

³ Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil 71,81 %.

⁴ Gemeinschaftsunternehmen.

⁵ Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil 29,90 %.

⁶ Die Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, hält 100 % der Anteile an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam.

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

Die Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich teilte uns am 5. August 2008 folgendes mit:

„Der Stimmrechtsanteil der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung 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 und der Geschäftsanschrift Sonnleitenweg 12, 5020 Salzburg; Ferdinand Piëch GmbH, HRB 163967 des Amtsgerichts München, mit dem Sitz in Grünwald und der Geschäftsanschrift Karl-Valentin-Straße 23, DE-82031 Grünwald.

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.“

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.“

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.

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
Mag. Josef Ahorner, Österreich	7,64% (668.750 Stimmrechte)	92,36% (8.081.250 Stimmrechte)
Mag. Louise Kiesling, Österreich	7,64% (668.750 Stimmrechte)	92,36% (8.081.250 Stimmrechte)
Dr. Oliver Porsche, Österreich	12,26% (1.072.740 Stimmrechte)	87,74% (7.677.260 Stimmrechte)
Kai Alexander Porsche, Österreich	12,26% (1.072.740 Stimmrechte)	87,74% (7.677.260 Stimmrechte)
Mark Philipp Porsche, Österreich	12,26% (1.072.740 Stimmrechte)	87,74% (7.677.260 Stimmrechte)
Peter Daniell Porsche, Österreich	12,22% (1.068.960 Stimmrechte)	87,78% (7.681.040 Stimmrechte)

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
Mag. Josef Ahorner, Österreich	25,67% (224.611.000 Stimmrechte)	74,33% (650.389.000 Stimmrechte)
Mag. Louise Kiesling, Österreich	25,67% (224.611.000 Stimmrechte)	74,33% (650.389.000 Stimmrechte)
Dr. Oliver Porsche, Österreich	25,67% (224.611.000 Stimmrechte))	74,33% (650.389.000 Stimmrechte)
Kai Alexander Porsche, Österreich	25,67% (224.611.000 Stimmrechte))	74,33% (650.389.000 Stimmrechte)
Mark Philipp Porsche, Österreich	25,67% (224.611.000 Stimmrechte))	74,33% (650.389.000 Stimmrechte)
Peter Daniell Porsche, Österreich	24,43% (223.792.000 Stimmrechte))	75,57% (661.208.000 Stimmrechte)

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

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

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.'

Am 01.09.2009 teilte uns ein Bevollmächtigter des Staates Qatar folgendes mit:

„(1) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG melden wir hiermit für und im Namen des Staates Qatar, der durch die Qatar Investment Authority, P.O. Box: 23224, Doha, Qatar handelt, 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 Stichtag 10% der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betrogen (8.750.000 Stimmrechte), die gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG dem Staat Qatar zuzurechnen sind. Die Stimmrechte, die dem Staat Qatar zuzurechnen sind, werden von den folgenden Unternehmen, die durch ihn kontrolliert werden und deren zuzurechnenden 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 Stichtag 10% der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betrogen (8.750.000 Stimmrechte), die 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 Stichtag 10% der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betrogen (8.750.000 Stimmrechte), die 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 Stichtag 10% der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betrogen (8.750.000 Stimmrechte), die 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 Stichtag 10% der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betrogen (8.750.000 Stimmrechte).

Frankfurt am Main, den 1. September 2009“

[26] Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE geben die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung im Geschäftsbericht 2008/09 ab. Diese wird den Aktionären auf der Homepage www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht.

[27] Honoraraufwand

T€	31.7.2009	31.7.2008
Abschlussprüfung	380	170
Sonstige Bestätigungsleistungen	670	0
Steuerberatungsleistungen	264	0
Sonstige Leistungen	1.193	111
	2.507	281

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

[28] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Bezüge des Vorstands bestehen grundsätzlich aus einer Grundvergütung und einem vom Ergebnis abhängigen variablen Teil. Die Bezüge des Vorstands betragen für das Geschäftsjahr 2008/09 insgesamt 62,5 Millionen Euro. Es handelt sich dabei ausschließlich um Abfindungen. Die am 23. Juli 2009 neu bestellten Vorstände haben für das Geschäftsjahr 2008/09 von der Gesellschaft keine Bezüge erhalten. Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2008/09 belaufen sich auf 1,5 Millionen Euro.

Stuttgart, den 19. Oktober 2009

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Michael Macht

Thomas Edig

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst wurde, der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. August 2008 bis 31. Juli 2009 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen über die Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung im Lagebericht hin. Dort wird Folgendes ausgeführt:

Sollten die Schritte zur Zusammenführung der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG und damit auch die Entschuldung der Porsche Automobil Holding SE nicht wie geplant erfolgen, könnte sich bis Ende des Jahres 2009 erneut eine kritische Liquiditätssituation bei der Porsche Automobil Holding SE ergeben, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnte.

Stuttgart, 19. Oktober 2009

Ernst & Young GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Benzinger

Strähle

Wirtschaftsprüfer

Wirtschaftsprüfer

Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE

Mitglieder des Aufsichtsrates der Porsche Automobil Holding SE

Dr. Wolfgang Porsche

Diplom-Kaufmann
Vorsitzender

Uwe Hück*

stellvertretender Vorsitzender
stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrates
der Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Gesamt- und Konzern-
betriebsrates der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Betriebsratsvorsitzender Zuffenhausen und
Ludwigsburg

Hans Baur*

Diplom-Ingenieur
Gewerkschaftssekretär

Berthold Huber* (ab 30.01.2009)

1. Vorsitzender der IG-Metall

Prof. Dr. Ulrich Lehner

Mitglied des Gesellschafterausschusses der
Henkel AG & Co KGaA

Peter Mosch* (ab 30.01.2009)

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

Bernd Osterloh* (ab 30.01.2009)

Vorsitzender des Betriebsrates der
Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Gesamt- und
Konzernbetriebsrates 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

Wolfgang Leimgruber* (bis 30.01.2009)

Leiter Rohbau/Lack

Hansjörg Schmierer* (bis 30.01.2009)

Gewerkschaftssekretär

Walter Uhl* (bis 30.01.2009)

Betriebsrat der Porsche Automobil Holding SE
Betriebsratsvorsitzender Weissach

*Arbeitnehmervertreter

Stand: 31. Juli 2009 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem
Aufsichtsrat bzw. dem Vorstand der Porsche Automobil Holding SE.

Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

Michael Macht (ab 23.07.2009)

Diplom-Ingenieur
allgemeine technische Produktangelegenheiten
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (ab 23.07.2009)

Thomas Edig (ab 23.07.2009)

Diplom-Betriebswirt (BA)
kaufmännische und administrative Angelegenheiten
stellvertretender Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (ab 23.07.2009)

Dr. Wendelin Wiedeking (bis 23.07.2009)

Vorsitzender
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (bis 23.07.2009)

Holger P. Härter (bis 23.07.2009)

Diplom-Volkswirt
Finanzen
stellvertretender Vorsitzender
stellvertretender Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (bis 23.07.2009)

Stand: 31. Juli 2009 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem
Aufsichtsrat bzw. dem Vorstand der Porsche Automobil Holding SE.

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

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
Volkswagen AG, Wolfsburg
- 2) Porsche Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
Porsche Bank AG, Salzburg (stv. Vorsitz)
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (Vorsitz)
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Italia S.p.A., Padua
Eterna S.A., Grenchen (Vorsitz)
Schmittenhöhebahnen AG, Zell am See

Uwe Hück

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

Hans Baur

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (stv. Vorsitz)
Berthold Leibinger GmbH, Ditzingen

Berthold Huber (ab 30.01.2009)

- 1) AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitzender)
Siemens AG, München (stv. Vorsitzender)

Prof. Dr. Ulrich Lehner

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
HSBC Trinkaus & Burkhardt AG, Düsseldorf
E.ON AG, Düsseldorf
ThyssenKrupp AG, Düsseldorf
Henkel Management AG, Düsseldorf
Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)
- 2) Dr. August Oetker KG, Bielefeld
Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf
Novartis AG, Basel

Peter Mosch (ab 30.01.2009)

- 1) Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt

Bernd Osterloh (ab 30.01.2009)

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

Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH

Ferdinand K. Piëch

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz)
MAN SE, München (Vorsitz)
AUDI AG, Ingolstadt
- 2) Porsche Holding GmbH, Salzburg
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg

Dr. Hans Michel Piëch

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- 2) Porsche Bank AG, Salzburg
Porsche Holding GmbH, Salzburg (stv. 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 Ges.m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)
Volksoper Wien GmbH, Wien
Schmittenhöhebahnen AG, Zell am See

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Voith AG, Heidenheim
- 2) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft
mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen
PGA S.A., Paris
Eterna S.A., Grenchen

Hans-Peter Porsche

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- 2) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft
mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (stv. Vorsitz)
Porsche Holding GmbH, Salzburg
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
FAP Beteiligungen AG, Salzburg (Vorsitz)

Werner Weresch

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

Wolfgang Leimgruber (bis 30.01.2009)

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- 2) Porsche France S.A., Boulogne-Billancourt

Hansjörg Schmierer (bis 30.01.2009)

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Berthold Leibinger GmbH, Ditzingen
Mahle GmbH, Stuttgart

Walter Uhl (bis 30.01.2009)

- 1) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

Michael Macht (ab 23.07.2009)

- 2) Porsche Consulting GmbH,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig (Vorsitz)
PIKS Porsche-Information-Kommunikation-
Services GmbH, Stuttgart
Beirat KS ATAG

Thomas Edig (ab 23.07.2009)

- 2) Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für
Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg/N.
Porsche Logistik GmbH, Stuttgart

Dr. Wendelin Wiedeking (bis 23.07.2009)

- 1) Volkswagen AG, Wolfsburg*
AUDI AG, Ingolstadt*
- 2) 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*
Novartis AG, Basel

Holger P. Härter (bis 23.07.2009)

- 1) EUWAX AG, Stuttgart (Vorsitz)
Volkswagen AG, Wolfsburg*
AUDI AG, Ingolstadt*
boerse-stuttgart AG, Stuttgart (Vorsitz)
- 2) Porsche Cars North America Inc., Wilmington*
Porsche Enterprises Inc., Wilmington (Vorsitz)*
Porsche Financial Services Inc.,
Wilmington (Vorsitz)*
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading*
Porsche Italia S.p.A., Padua*
Porsche Ibérica S.A., Madrid*
Porsche Japan K.K., Tokio*
Porsche Deutschland GmbH,
Bietigheim-Bissingen*
Porsche Financial Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)*
PIKS Porsche-Information-Kommunikation-
Services GmbH, Stuttgart (Vorsitz)
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für
Management- und IT-Beratung mbH,
Freiberg/N. (Vorsitz)

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Juli 2009 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem
Aufsichtsrat bzw. dem Vorstand der Porsche Automobil Holding SE.

1) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten

2) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

* bis 23.07.2009