

Einzelabschluss
Rumpfgeschäftsjahr
2010

2010

Umstellung des Geschäftsjahres

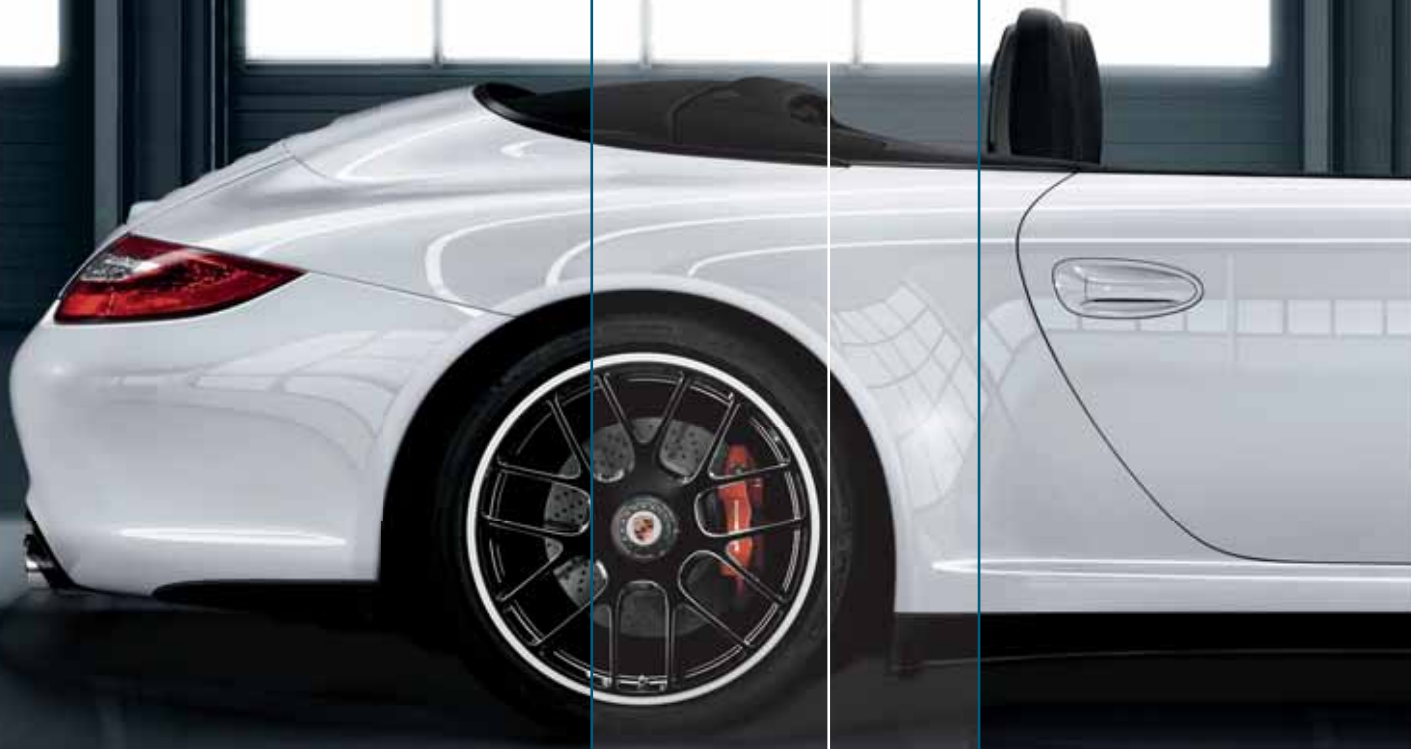
Im Hinblick auf die Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit Volkswagen hat die Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Januar 2010 beschlossen, das zuvor vom 1. August bis zum 31. Juli des folgenden Kalenderjahres dauernde Geschäftsjahr der Gesellschaft mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 auf das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

1

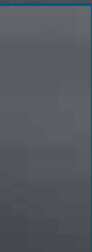


| | | | |
|----|--|-----|---|
| 4 | Das Unternehmen | 96 | Einzelabschluss |
| 6 | Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE | 98 | Bilanz der Porsche Automobil Holding SE |
| 6 | Wesentliche Ereignisse | 99 | Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE |
| 14 | Geschäftsverlauf | 100 | Anhang |
| 18 | Kapitalmarkt | 137 | Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE |
| 20 | Vermögens-, Finanz- und Ertragslage | 139 | Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien |
| 25 | Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB) | 143 | Bestätigungsvermerk |
| 29 | Vergütungsbericht (Teil des Corporate Governance Berichts) | | |
| 39 | Wertsteigernde Faktoren | | |
| 62 | Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung | | |
| 91 | Ereignisse nach dem Bilanzstichtag | | |
| 92 | Prognosebericht und Ausblick | | |

1



Das Unternehmen





Wesentliche Ereignisse

Geplante Kapitalmaßnahmen der Porsche SE

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

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

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



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

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

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

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

Umsetzung der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Liquiditätssicherung und Schritte zur Rückführung der Verschuldung

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

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

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

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

Geschäftsjahresumstellung bei der Porsche SE

Im Hinblick auf die Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit Volkswagen hat die Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Januar 2010 beschlossen, das zuvor vom 1. August bis zum 31. Juli des folgenden Kalenderjahres dauernde Geschäftsjahr der Gesellschaft mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 auf das Kalenderjahr umzustellen. Für den Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 wurde ein Rumpfgeschäftsjahr gebildet, welches Basis des vorliegenden Abschlusses ist. Vergleichszeitraum ist, soweit nicht anders angegeben, das Geschäftsjahr 2009/10, das einen Zeitraum von 12 Monaten umfasste. Entsprechende Beschlüsse wurden von der Gesellschafterversammlung der Porsche Zwischenholding GmbH sowie der Hauptversammlung der Porsche AG für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern gefasst.

Auflösung von Aktienoptionen mit Barausgleich

Der Beteiligungsaufbau an Volkswagen war in den Vorjahren größtenteils mittels auf Barausgleich gerichteter Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG abgesichert worden. Die zum Bilanzstichtag der Vorperiode, dem 31. Juli 2010, verbliebenen, noch von der Porsche SE gehaltenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die sich auf rund zwei Prozent der VW-Stammaktien bezogen, wurden im abgelaufenen Rumpfgeschäftsjahr vollständig aufgelöst.

Erweiterung des Vorstands der Porsche SE

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

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

US-Schadensersatzklagen in erster Instanz als unzulässig abgewiesen

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

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

Aktionäre scheitern mit Anfechtungsklagen

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

Steuerliche Behandlung von Aktienoptionsgeschäften

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

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

Aufsichtsrat nimmt Teil der erfolgsabhängigen Vergütung nicht in Anspruch

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





Wesentliche Ereignisse im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

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

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

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

Neue Kreditvereinbarung

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

Porsche plant neues Modell

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

Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Konzernvorstand erweitert

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

Neues Motorenwerk in Mexiko

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

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

Strategische Partnerschaften

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

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

Vertriebsgeschäft der Porsche Holding Salzburg

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

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



Geschäftsverlauf

Dynamisches Wachstum der wesentlichen Beteiligungen

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

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

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

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

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

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

Die nachfolgenden Ausführungen zu Absatz, Produktion, Finanzdienstleistungen und Mitarbeitern berücksichtigen ausschließlich die operativen Entwicklungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns, der die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften umfasst, und des Volkswagen Konzerns und lassen die Verbindung zum Porsche SE Konzern außer Betracht. Außerdem werden in den folgenden Abschnitten die Absatz- und Produktionszahlen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns des Berichtszeitraumes vom 1. August bis zum 31. Dezember 2010 mit den Fünf-Monats-Zahlen des Vorjahres verglichen (Zeitraum 1. August bis zum 31. Dezember 2009), da ein Vergleich mit dem vorangegangenen gesamten Geschäftsjahr 2009/10 aufgrund der unterschiedlichen Dauer nicht zweckmäßig wäre.

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

Absatz der wesentlichen Beteiligungen steigt deutlich

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

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

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

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

Die Marke Audi erreichte im Zeitraum vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2010 einen Absatz von 660.605 Fahrzeugen (Vorjahr: 615.769 Fahrzeuge). Die Modelle Audi Q5 und Audi Q7 wurden in diesem Zeitraum überproportional nachgefragt. Zudem waren der neue Audi A5 Sportback und der neue Audi A8 bei den Kunden sehr beliebt. In den Absatzzahlen von Audi sind die Werte der Marke Lamborghini enthalten. Die Marke Škoda setzte vom 1. Juli bis zum 31. Dezember 2010 286.529 Fahrzeuge ab, im Vergleichszeitraum waren es 289.244 Fahrzeuge. Positiv entwickelte sich insbesondere die Nachfrage nach dem Modell Superb. Im Berichtszeitraum wurden 162.839 SEAT-Fahrzeuge und im Vorjahr 161.118 Fahrzeuge abgesetzt. Insbesondere die Nachfrage nach dem Modell Exeo entwickelte sich erfreulich.

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

Regionale Unterschiede

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

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

Produktion ausgeweitet

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

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

Gefragte Finanzdienstleistungen

Porsche Financial Services bietet verschiedene Finanzdienstleistungen an. Das umfangreiche Leistungsspektrum Leasing, Finanzierungen, Porsche Versicherungsdienst und Porsche Card deckt die Bedürfnisse der Kunden vollständig ab. Die Porsche Financial Services Gesellschaften sind in allen wichtigen Märkten vertreten. Mit rund 13.000 neuen Vertragsabschlüssen betreuten die Gesellschaften im Rumpfgeschäftsjahr 2010 weltweit mehr als 80.000 Finanzdienstleistungsverträge. Darüber hinaus nutzen rund 13.000 Kunden das Kreditkartenangebot von Porsche. Als Inhaber der Porsche Card oder der Porsche Card S, die mit einem erweiterten Leistungsspektrum ausgestattet ist, kommen die Kunden in den Genuss einer Vielzahl von Dienstleistungen und persönlichen Vorteilen, die ganz speziell auf die Interessen und Bedürfnisse von Porsche Fahrern abgestimmt wurden. Einen individuellen Versicherungsschutz bietet Financial Services im Rahmen des Porsche Versicherungsdienstes mit der Porsche CarPolicy und der Porsche CarPolicy S an. Beide Angebote erlauben den Kunden eine Risikoabdeckung, die speziell auf den Wert ihres Fahrzeugs zugeschnitten ist. Dies gilt sowohl für die Haftpflichtversicherung als auch für die Vollkasko und die Teilkaskoversicherung. Der Porsche Versicherungsdienst arbeitet seit Jahren erfolgreich mit der HDI-Gerling Firmen- und Privatversicherung AG zusammen und genießt das Vertrauen von rund 20.000 zufriedenen Porsche Fahrern.

Die innovativen Produkte der Volkswagen Finanzdienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette wurden von den Kunden gut angenommen. Damit leistete Volkswagen Finanzdienstleistungen erneut einen positiven Beitrag zur Ergebnis- und Absatzsituation des Volkswagen Konzerns. Das „Umwelt-Programm“, das die Volkswagen Leasing GmbH in Kooperation mit dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) initiiert hat, verbindet intelligent ökonomische und ökologische Aspekte, indem es Flottenbetreibern das Leasing der jeweils effizientesten und emissionsärmsten Modelle ermöglicht. Das innovative Programm erhielt im September 2010 den internationalen Umweltpreis „ÖkoGlobe 2010“ in der Kategorie „Ökologischer Fuhrpark“ und soll – nach dem Erfolg in Deutschland – als Ansatz

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

Neue Arbeitsplätze

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

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

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

Kapitalmarkt

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

Jährliches Dokument nach § 10 WpPG

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

Umsetzung der Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

Gemäß der Entsprechenserklärung vom 13. Oktober 2010 entspricht die Porsche SE den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit zwei Ausnahmen. Eine Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente (Ziffer 6.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex) wird auch in Zukunft nicht erfolgen, da die vollumfänglich eingehaltenen gesetzlichen Veröffentlichungspflichten genügen, um den Kapitalmarkt und insbesondere die Aktionäre der Porsche SE ausreichend zu informieren.

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

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

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

Gut besuchte Hauptversammlung der Porsche SE

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

Aktionärsstruktur

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

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

Indices

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





Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

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

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

Vermögenslage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Finanzlage

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

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

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

resultierenden Effekt aus dem Freiwerden von zum Vorjahresstichtag verfügbarsbeschränkten Mitteln.

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

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

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

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

Ertragslage

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

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

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

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

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

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen beläuft sich auf 1.075 Millionen Euro (2009/10: 6.792 Millionen Euro), es entfällt in Höhe von 106 Millionen Euro auf den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und in Höhe von 969 Millionen Euro auf den Volkswagen Konzern. Im Zuge der Geschäftsjahresumstellung der Porsche SE im Rumpfgeschäftsjahr 2010 wurde in der Berichtsperiode die Einbeziehung des Volkswagen Konzerns mit einem Monat Zeitversatz aufgehoben. Der Volkswagen Konzern ist daher im Rumpfgeschäftsjahr 2010 mit Werten für einen Zeitraum von sechs Monaten (1. Juli bis 31. Dezember 2010) in das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen einbezogen. Die Ergebnisbeiträge beinhalten auch die Effekte aus der Fortführung der zum Zeitpunkt der Einbeziehung der Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen und der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen durchgeführten Kaufpreisallokationen. Die Folgewirkungen dieser Kaufpreisallokationen für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und den Volkswagen



Konzern, das heißt die Fortentwicklung der in diesem Zusammenhang aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, haben das at Equity Ergebnis und damit das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns in Höhe von insgesamt rund 206 Millionen Euro belastet. Die für Zwecke der Einbeziehung at Equity durchzuführenden Kaufpreisallokationen wurden Anfang Dezember 2010 abgeschlossen. Anpassungen gegenüber den im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2009/10 erfassten Werten ergaben sich nicht.

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

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

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

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

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

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

Operatives Ergebnis der wesentlichen Beteiligungen

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

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

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

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns

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

Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns ist daher im Wesentlichen von den Ergebnisbeiträgen der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und an der Volkswagen AG sowie den Finanzierungsaufwendungen im Zusammenhang mit der bestehenden Kreditlinie geprägt. Zudem können sich aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH durch Veränderungen der Bewertungsparameter, insbesondere des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH und der Einschätzung des Vorstands in Bezug auf das Scheitern der Verschmelzung im Sinne der GLV, erhebliche Auswirkungen für die Ertragslage ergeben.

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

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

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





Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB)

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

Jahresergebnis

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

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

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

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

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

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

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

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

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

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

Vermögens- und Finanzlage

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

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

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

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

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

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31.12.2010

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

Risiken der Geschäftsentwicklung

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

Risiken aus Finanzinstrumenten

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

Dividendenvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2010 einen Bilanzgewinn in Höhe von 439.527.668,81 Euro aus. Ein Vorschlag an die Hauptversammlung zur Verwendung des Bilanzgewinns lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Abschlusses durch den Vorstand noch nicht vor.

Abhängigkeitsbericht erstellt

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

Vergütungsbericht

(Teil des Corporate Governance Berichts)

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

Vergütung des Vorstands

Allgemeine Grundsätze

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

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

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

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

Vergütung des Vorstands im Rumpfgeschäftsjahr 2010

Vergütungsgrundsätze der Porsche SE

Der Aufsichtsrat befasst sich in regelmäßigen Abständen mit Vergütungsangelegenheiten des Vorstands und prüft in diesem Zusammenhang auch die Struktur und die Höhe der Vorstandsvergütung. Zu Beginn des vorangegangenen Geschäftsjahres 2009/10 hatte der Aufsichtsrat der Porsche SE beschlossen, das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft maßgeblich zu ändern und damit den auf Basis der Grundlagenvereinbarung durchgeführten Maßnahmen und der geänderten Rolle der Gesellschaft Rechnung zu tragen.

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

Die vier Vorstandsmitglieder der Porsche SE erhalten für ihre Tätigkeit bei der Gesellschaft ausschließlich eine fixe Grundvergütung.

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

Die Mitglieder des Vorstands erhalten darüber hinaus sonstige Sachzuwendungen, insbesondere die

Überlassung von Dienstfahrzeugen und die Gewährung von Versicherungsschutz, für die die Gesellschaft die anfallenden Steuern trägt. Für die seitens der Gesellschaft für ihre Vorstandsmitglieder abgeschlossene D&O Versicherung wurde der in § 93 Abs. 2 Aktiengesetz („AktG“) vorgesehene Selbstbehalt vereinbart.

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

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

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

Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2009/10

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

Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG

Die im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2009/10 dargestellten Bezüge der Vorstandsmitglieder Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch für ihre Tätigkeit im Porsche SE Konzern enthalten vom Zeitpunkt der Annahme der Vorstandsbestellung bei der Gesellschaft mit Wirkung zum 25. November 2009 bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns am 3. Dezember 2009 auch die von der Volkswagen AG bezogene Vergütung.

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

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

Die zugrunde liegenden Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich der Arbeitgeberattraktivität sowie zur Absatzsteigerung werden addiert und das Ergebnis anschließend mit dem sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite ergebenden Renditeindex multipliziert. Eine Auszahlung des LTI erfolgt somit nur dann, wenn der Konzern finanziell auch erfolgreich ist. Der Aufsichtsrat legt auf der Basis eines Vier-Jahres-

Durchschnitts der Gesamtindizes die Höhe des LTI Betrages in jedem Geschäftsjahr neu fest. Im Rahmen eines Einführungsszenarios wird der LTI erstmals 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und das sich abzeichnende Geschäftsjahr 2011 berechnet und ausbezahlt. Dieser Prozess wird in den Jahren 2012 und 2013 sukzessive fortgeführt. Ab dem Geschäftsjahr 2014 werden erstmals die vier zurückliegenden Geschäftsjahre zugrunde gelegt.

Vergütungsgrundsätze der Porsche AG

Die Vorstandsmitglieder Thomas Edig und Dr. Michael Macht übten im Geschäftsjahr 2009/10 neben ihren Vorstandsmandaten bei der Porsche SE auch Vorstandsmandate bei der Porsche AG aus, für die sie Vergütung bezogen haben. Diese Vergütung ist zeitanteilig vom Beginn der Vergleichsperiode bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und damit auch der Porsche AG am 7. Dezember 2009 in der ausgewiesenen Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2009/10 berücksichtigt. Die Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH, die personenidentisch mit dem Vorstand der Porsche AG ist, erhält für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben bei der Porsche Zwischenholding GmbH keine Vergütung.

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

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

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

Darüber hinaus erhält jedes Vorstandsmitglied eine variable Vergütungskomponente, deren Höhe sich am (nach International Financial Reporting Standards, „IFRS“) ermittelten Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Porsche AG Konzerns (Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften) sowie dem Grad der Erreichung bestimmter vereinbarter Ziele orientiert und nach dem Abschluss eines Geschäftsjahres zur Auszahlung gelangt (kurzfristige variable Vergütung). Die im Rahmen einer Zielvereinbarung zu vereinbarenden Ziele sind auf eine nachhaltige Entwicklung des Porsche AG Konzerns ausgerichtet.

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

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

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

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

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

Die Mitglieder des Vorstands der Porsche AG erhalten darüber hinaus sonstige Sachzuwendungen, insbesondere die Überlassung von Dienstfahrzeugen und die Gewährung von Versicherungsschutz, für die

die Porsche AG die anfallenden Steuern trägt. Für die seitens der Gesellschaft für ihre Vorstandsmitglieder abgeschlossene D&O Versicherung wurde der in § 93 Abs. 2 AktG vorgesehene Selbstbehalt vereinbart.

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

Vorstandsvergütungen gem. § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB für das Geschäftsjahr 2009/10¹

| | Erfolgsunabhängige Bestandteile | Erfolgsabhängige Bestandteile | Gesamtvergütung | |
|--|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|------------------|
| | | | davon mit langfristiger Anreizwirkung | |
| Prof. Dr. Martin Winterkorn | | | | |
| Porsche SE Konzern | 553.570 | 120.822 | - | 674.392 |
| davon Porsche SE | 511.644 | - | - | 511.644 |
| Thomas Edig | | | | |
| Porsche SE Konzern | 789.424 | 535.226 | 321.136 | 1.324.650 |
| davon Porsche SE | 500.000 | - | - | 500.000 |
| Dr. Michael Macht ² (bis 30. September 2010) | | | | |
| Porsche SE Konzern | 965.741 | 706.849 | - | 1.672.590 |
| davon Porsche SE | 500.000 | - | - | 500.000 |
| Hans Dieter Pötsch | | | | |
| Porsche SE Konzern | 364.528 | 61.644 | - | 426.172 |
| davon Porsche SE | 341.096 | - | - | 341.096 |
| Gesamt | | | | |
| Porsche SE Konzern | 2.673.263 | 1.424.541 | 321.136 | 4.097.804 |
| davon Porsche SE | 1.852.740 | - | - | 1.852.740 |

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

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

Leistungen nach Beendigung der Tätigkeit

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

Die Vorstandsmitglieder Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch erhalten im Rah-

men ihrer Tätigkeit für den Volkswagen Konzern eine Ruhegeldzusage. Das Ruhegehalt ergibt sich danach aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts. Der individuelle Prozentsatz steigt, ausgehend von einem Prozentsatz von 50 Prozent, mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um zwei Prozentpunkte an.

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

Die Herren Dr. Michael Macht und Thomas Edig gehörten im Geschäftsjahr 2009/10 dem Vorstand der Porsche SE und zugleich dem Vorstand der Porsche AG an. Nach dem Ausscheiden von Dr. Michael Macht aus dem Vorstand der Porsche AG zum 30. September 2010 wurde Matthias Müller mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 als sein Nachfolger berufen. Die Vorstandsmitglieder der Porsche AG erhalten von dieser Gesellschaft künftige Versorgungsleistungen, die in der Regel in Abhängigkeit von der geleisteten Dienstzeit zwischen 25 Prozent und 40 Prozent des letzten Grundgehalts liegen.

Zum Ende des Rumpfgeschäftsjahres 2010 bestehen bei der Porsche SE, ebenso wie zum Ende der Vergleichsperiode, keine Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen.

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

Vergütung des Aufsichtsrats

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

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

treter und Ausschussmitglied) der Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds. Übt ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere Ämter gleichzeitig aus, erhält es nur die Vergütung für das am höchsten vergütete Amt.

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

Verschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE sind darüber hinaus Mitglied in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien im Sinne des § 125 Abs. 1, S. 3 AktG im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern. Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche AG ist in § 13 der Satzung der Porsche AG geregelt. § 17 der Satzung der Volkswagen AG enthält die Regelungen zur Vergütung des Aufsichtsrats der Volkswagen AG. Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, (AUDI AG) bestimmt sich nach den Regelungen in § 16 der Satzung der AUDI AG.

Vergütung des Aufsichtsrats im Rumpfgeschäftsjahr 2010

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

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

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

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

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

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2009/10

Gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE errechnete sich eine Vergütung des Aufsichtsrats für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2009/10 in Höhe von insgesamt 2,2 Millionen Euro. In diesem Betrag sind feste Bezüge in Höhe von 0,9 Millionen Euro und variable Bezüge in Höhe von 1,3 Millionen Euro enthalten.

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

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

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

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

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

Die für das Geschäftsjahr 2009/10 nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE enthalten die Bezüge für die Tätigkeit in den Aufsichtsratsgremien der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften. Darin sind folglich auch die Vergütungen enthalten, die bis zur Entkonsolidierung des Volkswagen Konzerns am 3. Dezember 2009 und des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns am 7. Dezember 2009 für Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgre-

mien im Sinne des § 125 Abs. 1, S. 3 AktG im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern bezogen wurden, soweit die Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE den Kontrollgremien dieser Unternehmen angehörten. Entsprechend § 13 Abs. 2 der Satzung der Porsche AG erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG, die auch dem Aufsichtsrat der Porsche SE angehören, zur Vermeidung einer Doppelvergütung keine erfolgsorientierte Vergütung von der Porsche AG. Die dargestellten Vergütungen lassen zudem den vom Aufsichtsrat der Porsche SE am 13. Oktober 2010 gefassten Beschluss, einen Teil der erfolgsabhängigen Vergütung in Höhe von 749.925 Euro nicht in Anspruch zu nehmen, außer Acht.

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

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

¹ Die in der Übersicht genannten Beträge **berücksichtigen** die für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach den IFRS erforderliche **Entkonsolidierung** des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns. Neben der Vergütung für die Aufsichtsratsstätigkeit bei der Porsche SE enthalten die genannten Beträge die Vergütung für Aufsichtsratsstätigkeiten im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern **bis zum 7. Dezember 2009** und im Volkswagen Konzern **bis zum 3. Dezember 2009**. Zudem **berücksichtigen** die in der Übersicht genannten Beträge **nicht den Beschluss** des Aufsichtsrats der Porsche SE vom 13. Oktober 2010, einen **Teil der erfolgsabhängigen Vergütung** in Höhe von 749.925 Euro **nicht in Anspruch zu nehmen**.

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

Ergänzende Angaben nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Porsche Zwischenholding GmbH (und damit auch die Porsche AG) sowie die Volkswagen AG waren – ungeachtet der für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach den IFRS bereits im Geschäftsjahr 2009/10 erfolgten Entkonsolidierung – im Rumpfgeschäftsjahr 2010 Konzernunternehmen im Sinne des § 18 AktG der Porsche SE. Teil der nach Maßgabe des Deutschen Corporate Governance Kodex offen zu legenden Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE sind deshalb auch die Vorstandsvergütungen, die die Vorstandsmitglieder aufgrund ihrer jeweiligen Vorstandstätigkeit bei den beiden Konzernunternehmen, der Porsche AG bzw. der Volkswagen AG, sowie bei deren Tochterunternehmen erhalten haben.

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

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

Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex¹

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

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

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

³ Herr Dr. Macht ist mit Ablauf des 30. September 2010 aus dem Vorstand der Porsche SE und dem Vorstand der Porsche AG ausgeschieden.

Die Porsche Zwischenholding GmbH (und damit auch die Porsche AG) sowie die Volkswagen AG waren – wie oben beschrieben – im Rumpfgeschäftsjahr 2010 unverändert Konzernunternehmen im Sinne des § 18 AktG der Porsche SE. Teil der nach Maßgabe des Deutschen Corporate Governance Kodex offen zu legenden Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE sind deshalb auch die Aufsichtsratsvergütungen, die die Aufsichtsratsmitglieder aufgrund ihrer jeweiligen Aufsichtsrats Tätigkeit bei den Konzernunternehmen der Porsche SE erhalten haben.

Die nachfolgend genannte Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE enthält daher – neben der Vergütung für die Tätigkeit als Aufsichtsrat der Gesellschaft – zudem die Vergütung für Aufsichtsrats Tätigkeiten in Konzernunternehmen der Porsche SE.

Die für die Tätigkeit von Aufsichtsratsmitgliedern der Gesellschaft als Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG bzw. der AUDI AG berücksichtigten Vergütungen sind dabei zeitanteilig auf die Dauer des Rumpfgeschäftsjahres 2010 der Porsche SE bezogen.

Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex¹

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

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

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



Wertsteigernde Faktoren

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

Forschung und Entwicklung

Neuvorstellungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

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

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

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

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 43 dieses Berichts.

Neuvorstellungen des Volkswagen Konzerns

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

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

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

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

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

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

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

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

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 43 dieses Berichts.



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

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

Gebündelte Kräfte dank strategischer Allianzen

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

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

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

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

Porsche Intelligent Performance

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

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 43 dieses Berichts.

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

Forschungs- und Entwicklungskosten

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

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

Schutzrechte und Lizenzen

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

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



Verbrauchs- und Emissionsangaben

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

Einkauf

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

Ausdehnung der Zusammenarbeit mit VW

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

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

Produktionsversorgung bei Porsche trotz kritischer Umfeldbedingungen sichergestellt

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

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

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

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

Auswahl der Lieferanten bei Porsche

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

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

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

Einkauf von Nicht-Produktionsmaterial im Porsche Konzern

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

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

Gestiegene Rohstoffpreise

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

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

Versorgungssituation bei Kaufteilen und Rohmaterialien im Volkswagen Konzern

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

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

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

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

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

Stärkere Lokalisierung durch die Erschließung neuer Märkte durch den Volkswagen Konzern

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

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

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

Produktion

Porsche Zwischenholding GmbH erhält Anerkennung für höchste Qualität

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

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

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

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

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

Leipzig: Produktion auf Hochtouren

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

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

Großer Modellmix im Porsche Stammwerk

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

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

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

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

Neue Lackiererei im Zeitplan

Der Bau der neuen Lackiererei ist gegenwärtig das größte Bauvorhaben und eine Investition des Unternehmens zur langfristigen Sicherung der Arbeitsplätze am Stammsitz. Mit dem Großprojekt für rund 200 Millionen Euro gewährleistet Porsche, dass auch in Zukunft in Zuffenhausen herausragende Qualität produziert werden kann, und das bei einem ökologisch wie auch ökonomisch äußerst sparsamen Umgang mit den Ressourcen. Die Arbeiten liegen voll im Zeitplan, so dass die neue Lackiererei planmäßig im Frühjahr 2011 in Betrieb gehen kann.

Zentrale Versorgung aus Sachsenheim

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

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

Hohe Produktqualität im Volkswagen Konzern

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

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

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

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

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

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

Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns

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

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

Das Volkswagen Konzern-Produktionssystem

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

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

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

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



Vertrieb

Vertriebsnetz im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

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

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

Porsche mit höchster Kundenzufriedenheit

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

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

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

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

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

Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern

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

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

Kundenzufriedenheit und Kundentreue im Volkswagen Konzern

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

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

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

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

Professioneller Service

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

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

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

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



Mitarbeiter

Beschäftigungssituation bei Porsche

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

Standortsicherung bei Porsche

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

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

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

Großes Interesse an VW-Fahrzeugen

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

Porsche Berufsausbildung ist „Fit für die Zukunft“

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

Aktives Hochschulmarketing

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

Entwicklung von Führungskräften

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

Begleitung von Veränderungsprozessen bei Porsche

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

Beschäftigungssituation im Volkswagen Konzern

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

Berufseinstieg bei Volkswagen

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

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

Seit 2006 haben Berufsanfänger nach ihrer Ausbildung die Möglichkeit, mit dem Programm Wanderjahre für zwölf Monate zu einer Konzerngesellschaft ins Ausland zu gehen. Mehr als 200 junge Mitarbeiter des Konzerns haben seitdem diese Chance wahrgenommen, erste Berufserfahrungen im Ausland zu sammeln. Mittlerweile beteiligen sich 17 Gesellschaften in 13 Ländern an den Wanderjahren.

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

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



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

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

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

Qualifizierungsprogramme an internationalen Standorten des Volkswagen Konzerns

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

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

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

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



Umwelt

Umweltmanagement im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

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

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

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

Unter dem Dach der Modellregion baut und erprobt der Konzern drei Elektro-Sportwagen auf der Basis des Porsche Boxster. Verschiedene Aspekte wie die Dauerhaltbarkeit von Batterien, die Lade- und Entladezyklen, die Reichweite, die Akzeptanz der Elektrofahrzeuge und der Ladestationen sowie die Verkehrssicherheit unter Alltagsbedingungen werden ausführlich getestet. Die speziellen Anforderungen der Kunden an einen Sportwagen werden dabei nicht vernachlässigt.

Antriebskonzepte intelligent kombiniert

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

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

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

Kontinuierliche und nachhaltige Verbesserungen

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

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

durch eine hundertprozentige Kapselung absolut staubgeschützt sein. Ein neuartiges elektrostatisches Abscheidesystem für Lacknebel senkt die Emission von Lösemitteln und Feinstaub auf ein Minimum. Der Lackierprozess kommt dank einem erhöhten Umluftanteil und einer äußerst wirkungsvollen Abluftreinigungsanlage mit einem zehn Meter kleinen statt dem sonst obligatorischen 60 Meter hohen Abluftskamin aus. Die moderne Produktionstechnik ermöglicht es, die gesetzlichen Grenzwerte im Rahmen der TA-Luft (Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft) um ein Vielfaches zu unterschreiten.

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

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

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

Umweltmanagement im Volkswagen Konzern

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

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

Umweltschonende Verfahren in der Volkswagen Produktion

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

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

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

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

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

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

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

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

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

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

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

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

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

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

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

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 43 dieses Berichts.

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

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

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



* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 43 dieses Berichts.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikobericht der Porsche SE

Integriertes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Organisation und Zuständigkeiten

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

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

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

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

Wesentliche Merkmale

Die Porsche SE hatte nach den Regelungen der IFRS für Zwecke der Konzernrechnungslegung am 3. Dezember 2009 die Kontrolle über den Volkswagen Konzern und am 7. Dezember 2009 die Kontrolle über den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern verloren. Die Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH werden seither nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Auf Konzernebene erfolgt die Verarbeitung der Berichtspakete des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns und die darauf aufbauende Fortentwicklung der at Equity-Ansätze beider Beteiligungen sowie die Einbeziehung und Konsolidierung der Berichtspakete der verbleibenden Tochtergesellschaften der Porsche SE.

Die einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für die Porsche SE geltenden Vorschriften wird, auch nach der im Geschäftsjahr 2009/10 erfolgten Entkonsolidierung des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns, durch die Konzernbilanzierungsrichtlinie der Porsche SE und durch die Vorgabe formaler Anforderungen sichergestellt. Die Bestandteile der für die Porsche SE zu erstellenden formalen Berichtspakete sind im Detail festgelegt und werden regelmäßig aktualisiert. Die für die berichtenden Einheiten relevanten Abschlussstermine werden über einen Abschlusskalender vorgegeben.

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

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

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

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

Risikomanagement und Risikofrüherkennung

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

Nachdem für Zwecke der Konzernrechnungslegung in Übereinstimmung mit den IFRS der Volkswagen Konzern und der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern am 3. Dezember 2009 bzw. am 7. Dezember 2009 entkonsolidiert wurden, fungiert die Porsche SE nunmehr als Holdinggesellschaft für ihre operativ tätigen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG. Die Einkünfte der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus den Dividendenzahlungen dieser beiden Beteiligungen. Die Risiken aus den Beteiligungen treffen die Porsche SE nur noch indirekt in Form von Bewertungs-, Konsolidierungs-, Dividenden- und Haftungseffekten. Daneben bestehen Risiken aus der GLV und den damit verbundenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen sowie aus der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH.

Diesen strukturellen Veränderungen wird auch im Risikomanagement des Porsche SE Konzerns Rechnung getragen, welches aus drei autonom agierenden, aber dennoch integrierten Risikomanagement-Subsystemen besteht. Je ein Subsystem ist auf Ebene der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG angesiedelt (wir verweisen hierzu auf den Abschnitte „Chancen und Risiken der wesentlichen Beteiligungen“). Die auf Ebene der Porsche Zwischenholding GmbH relevanten Risiken werden dabei vom Risikofrüherkennungssystem der Porsche AG abgedeckt, das diese Gesellschaft nach § 91 Abs. 2 AktG für den Porsche AG Konzern zu etablieren hat. Die Aufgabe der Subsysteme ist es, die jeweils aus der operativen Tätigkeit der beiden Beteiligungen resultie-

renden, bestandsgefährdenden Risiken zu identifizieren, zu steuern und zu überwachen. Damit sind beide Beteiligungen selbst für ihre dezentrale Risikohandhabung verantwortlich, gleichzeitig aber gehalten, die Porsche SE als Holdinggesellschaft frühzeitig über bestandsgefährdende Risiken zu informieren.

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

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

Die Porsche SE trägt somit die Verantwortung zur Überwachung der bei ihr bestehenden Risiken und führt darüber hinaus die Erkenntnisse aus den bestehenden Risikofrüherkennungssystemen im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und Volkswagen Konzern zusammen. Sie stellt damit eine Aggregation, Konsolidierung, Überwachung und Steuerung von Risiken sicher. Die Ausgestaltung der Informationsflüsse und Entscheidungsgremien auf Konzernebene gewährleistet, dass der Vorstand der Porsche SE stets über substantielle Risikotreiber informiert ist und potentielle Auswirkungen der identifizierten Risiken einschätzen kann, um geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. In Form regelmäßiger Berichte werden der Prüfungsausschuss und der gesamte Aufsichtsrat kontinuierlich über die Risikosituation unterrichtet.

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

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

Einzelrisiken der Porsche SE

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

Kapital- und kreditmarktinduzierte Risiken

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

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



Liquiditätsrisiken

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

Der Porsche SE steht ein Gesamtkreditrahmen in Höhe von 8,5 Milliarden Euro zur Verfügung, von denen aktuell 7,0 Milliarden Euro genutzt werden. Der Kredit ist durch die Verpfändung aller Aktien der Porsche SE an der Volkswagen AG besichert. Für den Fall, dass eine etwaige Verwertung der verpfändeten Aktien an der Volkswagen AG nicht zur Befriedigung der Banken ausreicht, wurde den Banken als weitere Sicherheit ein Pfandrecht an der 50,1 Prozent-Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH sowie ein Pfandrecht an den der Porsche SE im Fall der Ausübung der Call- oder Put-Option in Bezug auf die 50,1-prozentige Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH zustehenden Ansprüche eingeräumt. Die 50,1-prozentige Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH ist an einen Treuhänder sicherungsübereignet.

Die Höhe der liquiden Mittel der Porsche SE belief sich zum 31. Dezember 2010 auf 0,6 Milliarden Euro. Darüber hinaus steht der Porsche SE grundsätzlich auch die oben erwähnte, aktuell ungenutzte Linie von 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung.

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

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

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

Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen

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

Ergebnis- und Aktiengrößen der Volkswagen AG und sind damit von der Porsche SE nicht direkt beeinflussbar. Während des Rumpfgeschäftsjahres 2010 und zum 31. Dezember 2010 wurden diese finanzwirtschaftlichen Kennzahlen erfüllt. Eine Überprüfung findet monatlich bzw. vierteljährlich statt. Ein Verstoß gegen die Kreditvereinbarungen liegt nur vor, wenn sämtliche finanzwirtschaftlichen Kennzahlen zugleich verletzt werden. In diesem Falle ist die Kündigung des Konsortialkredits durch das Bankenkonsortium möglich. Dies würde bei der Porsche SE einen kurzfristigen Refinanzierungsbedarf begründen. Der Vorstand sieht derzeit keine Anzeichen dafür, dass diese Kennzahlen zukünftig nicht eingehalten werden.

Bewertungsrisiken

Darüber hinaus resultieren für die Porsche SE potentielle Risiken aus der Werthaltigkeit der Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche Zwischenholding GmbH. Eine wesentliche Verschlechterung der Finanz- und Ertragslage des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns könnte zu einer Abwertung der im Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen wesentlichen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG führen und das Ergebnis des Porsche SE Konzerns belasten. Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs werden regelmäßig eigene Bewertungen erstellt sowie für die Beteiligung an der Volkswagen AG zusätzlich Analysteneinschätzungen beobachtet.

Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

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

Zur Steuerung dieser Risiken wurden vom Vorstand der Gesellschaft Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken festgelegt, die vom Aufsichtsrat überwacht werden. Die implementierten Prozesse des Risiko-

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

Die am 31. Juli 2010 noch verbliebenen, von der Porsche SE gehaltenen auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die sich auf rund zwei Prozent der VW-Stammaktien bezogen, wurden im abgelaufenen Rumpfgeschäftsjahr vollständig aufgelöst.

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

Ein Ausfall der Forderungen der Porsche SE, die zum überwiegenden Teil gegen Unternehmen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bestehen, könnte die Liquiditätssituation der Porsche SE negativ beeinflussen. Zudem ergeben sich durch die Anlage liquider Mittel ebenfalls Kontrahentenrisiken im Sinne von Ausfallrisiken der Gegenpartei, die jedoch im Falle der von der Porsche SE genutzten Termin- und Tagesgeldanlagen durch banktypische Sicherungssysteme gesichert sind. Darüber hinaus unterliegen die getätigten Geldanlagen Zinsänderungsrisiken.

Aus der Bewertung der im Rahmen der GLV mit der Volkswagen AG wechselseitig eingeräumten Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche

Zwischenholding GmbH besteht das Risiko zukünftiger Wertänderungen, die sich negativ auf die Ertragslage des Porsche SE Konzerns auswirken können. Die Wertänderungen können sich im Wesentlichen aus Änderungen des der Bewertung zugrunde liegenden Unternehmenswertes der Porsche Zwischenholding GmbH sowie aus Änderungen der Einschätzung des Vorstands in Bezug auf das Scheitern der Verschmelzung im Sinne der GLV ergeben. Zudem würde bei einem Scheitern der Verschmelzung im Sinne der GLV die Put-Option der Porsche SE und Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH zum Ende des Geschäftsjahres 2011 prinzipiell ausübbar werden. Die der Bewertung zugrunde liegende Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Put- und Call-Optionen würde sich in diesem Falle auf 100 Prozent erhöhen und dann die Ertragslage wesentlich beeinflussen. Zum 31. Dezember 2010 schätzt der Vorstand der Porsche SE eine Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen von 50 Prozent. Der Basispreis der Optionen beträgt jeweils 3.883 Millionen Euro und unterliegt bestimmten Anpassungen. Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde für den Fall der Ausübung der Put- bzw. Call-Option zudem ein Einbehaltmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart. Soweit ein etwaig einbehaltener Betrag nicht zur Erfüllung von Ansprüchen der Volkswagen AG verwendet wurde, ist der einbehaltene Betrag am 30. Juni 2016 an die Porsche SE auszuführen, es sei denn, eine Geltendmachung von Freistellungsansprüchen gegen die Gesellschaft ist zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich.

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



von der Entwicklung des Zinsniveaus und der Restlaufzeit ebenfalls Wertschwankungen unterworfen. Darüber hinaus unterliegen auch die Zinssicherungsgeschäfte einem Kontrahentenrisiko.

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

Insgesamt schätzt der Vorstand der Porsche SE die sich aus der Verwendung von Finanzinstrumenten ergebenden Risiken, mit Ausnahme der in Zusammenhang mit den Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH möglichen Auswirkungen, als gering ein.

Für weitere Informationen zum Finanzrisikomanagement, zu den eingesetzten Finanzinstrumenten und den damit verbundenen Risiken verweisen wir zudem auf Anhangangabe [24] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Dezember 2010.

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

Im Zuge der GLV und der hiermit in Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge hat die

Porsche SE mit der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns verschiedene Vereinbarungen getroffen. Wir verweisen für weitere Erläuterungen auf unsere Ausführungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen in Anhangangabe [29] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Dezember 2010. Der Vorstand der Gesellschaft schätzt das Risiko, dass die getroffenen Vereinbarungen wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben könnten, als gering ein.

Rechtliche Risiken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Steuerliche Risiken

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

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

Chancen und Risiken aus Kooperationsprojekten

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

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

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



Chancen und Risiken der wesentlichen Beteiligungen

Risikobericht des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

Integriertes internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

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

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

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Korrektur der

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

Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbeiriche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die ebenso wie Plausibilitätskontrollen auch bei der Erstellung des im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern wesentlichen Abschlusses der Porsche AG Anwendung finden. Die Bildung von Rückstellungen und Abgrenzungen werden bei der Porsche AG durch den Finanzbereich plausibilisiert und erst nach interner Freigabe in der Bilanz angesetzt. Für bestimmte weltweite Risiken (Prozesse, Garantie, etc.) wird durch die dafür zentral zuständige Abteilung sichergestellt, dass diese vollständig erfasst und konsistent bewertet werden. Des Weiteren werden Materialbewegungsdaten aus Vorsystemen automatisch mit den in der Finanzbuchhaltung abgebildeten Bewegungen abgeglichen und Fehler sofort bereinigt. Es ist Teil des Rechnungslegungsprozesses, dass bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen vollständig erkannt und entsprechend abgebildet werden. Zudem bestehen Autorisierungs- und Zugriffsregeln bei rechnungslegungsrelevanten IT-Systemen.

Risikomanagement gemäß KonTraG

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



zern darstellen. Aus diesem Grund unterhält der Konzern ein Risikofrüherkennungssystem analog § 91 Absatz 2 Aktiengesetz. Die Risikolage und das Risikomanagement des Konzerns werden jedes Jahr gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) überprüft und dokumentiert. Das Risikomanagement als operativer Bestandteil der Geschäftsprozesse soll Risiken frühzeitig identifizieren, deren Tragweite beurteilen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten.

Aktualisierung der Risikodokumentation

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

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

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

Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

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

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

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

Kontinuierliche Weiterentwicklung

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

Einzelrisiken des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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



Branchenrisiken

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

Die Automobilbranche steht im Rahmen der Umweltdebatte im Fokus. Der öffentliche Druck, den Verbrauch der Fahrzeuge zu reduzieren, ist groß. Dies kann Auswirkungen auf den Absatz haben. Einige Märkte drohen, Steuern oder Maut zu erheben, um Verbrauchs- und CO₂-Werte der Fahrzeuge zu reduzieren. Andere Märkte haben schon entsprechende Regelungen eingeführt. Porsche arbeitet stetig daran, die Verbrauchs- und CO₂-Werte der Fahrzeuge zu verbessern, um bestehende Regelungen oder potentielle Neuregelungen zu erfüllen. Um die Nachfrage und den Absatz nicht zu beeinträchtigen, werden verbrauchsreduzierte Antriebe wie der Hybridantrieb für den Cayenne angeboten.

Risiken aus der betrieblichen Tätigkeit

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

Die Statistik zeigt, dass Elementarschäden wie Sturm, Hagel oder Erdbeben (Sachrisiken) häufiger als bisher vorkommen. Um derartige Risiken und daraus resultierende nachhaltige Produktionsstörungen zu verringern, besteht im Konzern ein Notfallteam,

das schnell und koordiniert eingreift, um das Schadensszenario zu begrenzen. Jeder Schadensfall führt zu neuen Erkenntnissen. Sofern diese für eine Prozessoptimierung sprechen, erfolgt eine detaillierte Bewertung und gegebenenfalls eine zeitnahe Implementierung in die Gefahrenabwehrorganisation. Darüber hinaus werden Sachrisiken auf Grundlage einer kaufmännischen Kosten- / Nutzenanalyse und unter Berücksichtigung versicherungstechnischer Methoden versichert. Es ist aber nicht möglich, für alle Schadensereignisse einen vollständigen Versicherungsschutz zu garantieren.

Nachfrageabhängige Risiken

Nachfrage und Absatz werden auch durch das wirtschaftliche Umfeld beeinflusst. Die Hauptmärkte für die Produkte des Konzerns sind Westeuropa, Nordamerika und seit jüngerer Zeit auch China. Das Wachstum in China kann jedoch gefährdet sein, wenn Großstädte wie Peking durch Reglementierung das Volumen der jährlichen Neuzulassungen drastisch senken wollen. Durch intensive lokale Marktbeobachtungen und Frühwarnindikatoren erkennt der Konzern rechtzeitig einen möglichen Absatzrückgang. Der allgemeine Abwärtstrend bei der Nachfrage höherwertiger Fahrzeuge infolge der Finanzkrise hat Porsche ebenso getroffen wie die Wettbewerber. Durch Umschichtungen zwischen Absatzmärkten sowie länderspezifische Absatzförderungsprogramme wird dem Absatzrückgang entgegnet. Trotz dieser Maßnahmen musste Porsche im Berichtszeitraum die Kurzarbeit in der Produktion in Zuffenhausen aufrechterhalten.

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



Beschaffungsrisiken

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

Liquiditätsrisiken

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

Porsche betreibt eine Politik größtmöglicher finanzieller Absicherung bei der Liquiditätsvorsorge. Zur Sicherstellung der Bonität und der Liquidität hat die Porsche AG eine syndizierte Kreditlinie mit einem Bankenkonsortium verhandelt, die Ende 2011 oder nach Ausübung einer einseitigen Option durch die Porsche AG ein Jahr später fällig wird. Im Zusammenhang mit der Kreditvereinbarung wurde mit den involvierten Banken vereinbart, dass der Konzern zwei finanzwirtschaftliche Kennzahlen liefern und einhalten wird. Der Konzern hat diese Kennzahlen, die sich vorrangig auf ein rollierendes 12-Monats-EBITDA (Ergebnis vor Steuern, Finanzergebnis und Abschreibungen) im Verhältnis zur Nettoverschuldung des Fahrzeuggeschäftsbereichs des Konzerns beziehen, in diesem Geschäftsjahr erfüllt. Die zweite Finanzkennzahl bezieht sich auf die um die immateriellen Vermögenswerte korrigierten gesamten Aktiva des Financial Services Geschäftsbereichs in Relation zu seinen gesamten Finanzschulden. Eine konzerninterne Überprüfung findet monatlich und eine Berichterstattung an das Bankenkonsortium vierteljährlich statt. Ein Verstoß gegen die Kreditvereinbarungen liegt vor, wenn eine der Kennzahlen verletzt wird. In diesem Falle ist die Kündigung und sofortige Fälligkeitstellung des Konsortialkredits durch das Bankenkonsortium möglich. Das Risiko der Nichteinhaltung der Kennzahlen schätzt die Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH als gering ein.

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

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

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

Risiken aus Finanzinstrumenten

Der Konzern sieht sich im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit Risiken ausgesetzt, die aus den eingesetzten originären oder derivativen Finanzinstrumenten resultieren. Vorrangiges Ziel des Einsatzes von Finanzinstrumenten ist die Begrenzung finanzieller Risikopositionen für den Bestand und die Ertragskraft des Konzerns. Zur Steuerung dieser Risiken hat der Konzern Richtlinien festgelegt, die sicherstellen, dass nur Geschäfte von im Vorhinein bewilligten Finanzinstrumenten, nur mit bewilligten Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt.

Bei den zu Sicherungszwecken eingegangenen Finanzinstrumenten kommen zu den Ausfallrisiken der Kontrahenten noch bilanzielle Risiken hinzu. Diese Risiken einer Auswirkung auf die Darstellung der Ertragslage in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzt.

Die Ausfallrisiken im Forderungsbereich werden durch ein intensives Forderungsmanagementsystem reduziert.

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

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

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

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



Restwert- und Kreditrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

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

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

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

Entwicklungsrisiken

Porsche entwickelt zur Verwirklichung seiner strategischen Absatzplanung ständig neue Produkte. Fehleinschätzungen von Kundenbedürfnissen in einzelnen Märkten können kurzfristig zu einem Absatzrückgang und langfristig bei Wiederholung zu Kundenverlusten und Fehlinvestitionen führen. Zur Vermeidung von Entwicklungen, die am Käuferinteresse vorbeigehen, führt Porsche vor der Entscheidung über neue Fahrzeugprojekte Trenderhebungen und Marktbefragungen durch. Der möglichen Verletzung von Schutzrechten bei Fahrzeugentwicklungen, die zu erheblichen Schadensersatzforderungen oder zu

marktspezifischen Exporthemnissen oder kostenintensiven Neuentwicklungen führen könnten, begegnet Porsche – begleitend zur Entwicklung – durch weltweite Schutzrechtsrecherchen. Sollten Schutzrechte Dritter tangiert werden, kann dies frühzeitig erkannt werden.

IT-Risiken

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

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

Personalrisiken

Ein positives Image ist bei jedem Unternehmen wesentlich. Die Kommunikationsstrategie des Konzerns stellt sicher, dass in Krisenszenarien oder bei Ereignissen, die das Image beschädigen könnten, schnell und professionell kommuniziert und agiert wird. Das laut Umfragen positive Image von Porsche als Arbeitgeber hilft dem Unternehmen, qualifiziertes

Personal zu finden und langfristig an sich zu binden. Dem Risiko, dass qualifizierte Fach- und Führungskräfte abwandern und damit ein Erfahrungs- und Wissensverlust einhergeht, begegnet der Konzern durch attraktive Anstellungsbedingungen und Weiterbildungsprogramme. Durch die im Juli 2010 für einen Zeitraum von fünf Jahren bei der Porsche AG geschlossene Betriebsvereinbarung „Eigenständigkeit durch Wettbewerbsvorsprung zur Standortsicherung“ nach der betriebsbedingte Kündigungen ausgeschlossen sind, besteht die Gefahr, dass durch Personalabbaumaßnahmen nicht rechtzeitig auf eine Veränderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen reagiert werden kann.

Rechtliche Risiken

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

Qualitätsrisiken

Eine gute Produktqualität ist für das Image ausschlaggebend. Um qualitativ hochwertige Produkte herzustellen, arbeitet die Entwicklung eng mit den Serienlieferanten zusammen. Die Zusammenarbeit führt jedoch nicht nur zu wirtschaftlichen Vorteilen, sondern auch zu Abhängigkeiten. Lieferverzögerungen oder Lieferausfälle führen aufgrund der heutigen „just in time“ Teilesendungen rasch zu Produktionsstillständen. Das Risikomanagementsystem des Konzerns sieht deswegen vor, dass Zulieferer sorgfältig ausgewählt und kontrolliert werden. Es wird ein technisches und wirtschaftliches Profil erstellt, und zugleich die Bonität des Lieferanten fortlaufend überprüft. Die Bonitätsprüfung eröffnet die Möglichkeit, dass insolvenzgefährdete Betriebe früh erkannt werden. An die heutigen Zulieferer werden durch kurze Entwicklungszeiten und den Kostendruck hohe Anforderungen gestellt. Die Teilleieferungen werden regelmäßig durch Qualitäts- und Terminkontrollen überprüft.

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

Falls trotz dieser Risikovorbeugung nach dem Start der Produktion Produktmängel auftreten, werden diese Mängel in den Absatzmärkten erfasst und ausgewertet. Ziel ist es, die Ursachen festzustellen und zu beheben. Hierfür gibt es bei der Porsche AG einen interdisziplinär besetzten Arbeitskreis, der Abhilfemaßnahmen im Fertigungsprozess von Porsche oder beim Lieferanten einleitet. Dem Risiko von Gewährleistungsansprüchen und Rückrufaktionen wird durch die Bildung von Rückstellungen zu begegnen versucht. Produkthaftungsansprüche sind im Rahmen der Betriebshaftpflichtversicherung grundsätzlich versichert.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die G8-Staaten und die Gruppe der 16 größten Industrie- und Schwellenländer (Major Economies Forum, MEF) haben in L'Aquila, Italien, das 2-Grad-Ziel anerkannt, um die fortschreitende Klimaerwärmung einzudämmen. Dies bedeutet, dass der Forderung des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) die weltweiten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 50 Prozent gegenüber dem Wert von

1990 zu reduzieren, zugestimmt wurde. Den Analysen der Internationalen Energieagentur sowie des IPCC zufolge ist dieses Ziel nur durch eine Minderung von Treibhausgasemissionen in allen Sektoren – Energieerzeugung, Industrie, Haushalte, Landwirtschaft und Verkehr – zu erreichen. Entsprechende politische Regulierungen wurden in verschiedenen Ländern zum Teil schon auf den Weg gebracht. Es ist zu erwarten, dass diese in Zukunft weltweit weiter verschärft werden. Der Konzern ist davon sowohl mit seinen Produktionsstätten als auch mit seinen Produkten betroffen, insbesondere über Vorgaben zur Energieeffizienz und einer Verteuerung von Energie im Allgemeinen. Den möglichen Folgen entgegnet der Konzern mit einem Ressourcen- und Energiemanagement im Rahmen seines Umweltmanagementsystems sowie speziellen Arbeitskreisen zum Thema Energiemanagement.

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

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

Damit Unternehmen wie der Porsche Zwischenholding GmbH und ihren Tochtergesellschaften, mit einem sehr speziellen Fahrzeugangebot und einer kleinen Produktion, nicht die wirtschaftliche Grundlage entzogen wird, besteht die Möglichkeit, eine Sonderregelung zu beantragen oder sich mit anderen Herstellern zu einer Emissionsgemeinschaft zusammenzuschließen und sich hinsichtlich der Emissionsvorgaben als ein Hersteller behandeln zu lassen. Auch in den USA werden die Grenzwerte für den Verbrauch

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

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

Sonstige Einflüsse

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

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

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

Risikobericht des Volkswagen Konzerns

Integriertes Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

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

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

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens werden überwiegend von den Gesellschaften selbst erledigt oder an zentrale Shared Service Center des Konzerns übertragen. Die Einzelabschlüsse der Volkswagen AG und der Tochtergesellschaften werden nach dem jeweiligen Landesrecht erstellt, in einen Abschluss gemäß IFRS übergeleitet und grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

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

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

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

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

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) wird im Volkswagen Konzern ein System eingesetzt, mit dem sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch zukunftsgerichtete Daten des Controllings konsolidiert und analysiert werden können. Das System bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen; damit ist eine zukunftssichere technische Plattform entstanden, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen das angelieferte Datenmaterial auf Vollständigkeit überprüft sowie inhaltliche Plausibilitätsüberprüfungen zwischen Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung durchführt. Weitere Plausibilitätskontrollen unterstützt VoKUs mit Wesentlichkeitsanalysen und Screenings zu Auffälligkeiten im Datenmaterial.

Risikomanagement gemäß KonTraG

Die Risikolage des Unternehmens wird jährlich gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) dokumentiert. Der Abschlussprüfer überprüft die Angemessenheit dieser Dokumentation. Das Risikomanagement als operativer Bestandteil der Geschäftsprozesse soll Risiken zeitnah identifizieren, deren Ausmaß beurteilen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten. Die seit dem 22. Juli 2008 im Volkswagen Konzern konsolidierte Marke Scania ist wegen verschiedener Bestimmungen des schwedischen Gesellschaftsrechts derzeit nicht in das Risikomanagement-System des Volkswagen Konzerns einbezogen. Laut dem Corporate Governance Report von Scania sind Risikomanagement und Risikobewertung integrale Bestandteile der Unternehmensführung. Risikofelder werden vom Controlling bewertet und finden innerhalb der finanziellen Berichterstattung Berücksichtigung.

Aktualisierung der Risikodokumentation

Standardisierte Anfragen zur Risikosituation werden jährlich sowohl an die Risikobeauftragten der einzelnen Funktionsbereiche als auch an die Vorstände und Geschäftsführer der Beteiligungsgesellschaften gerichtet. Anhand der Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potentiellen Risikolage aktualisiert. Dabei werden jedem identifizierten Risiko die qualitative Eintrittswahrscheinlichkeit und die relative Schadenshöhe zugeordnet sowie für jede Risikokategorie geeignete Maßnahmen in Form von Richtlinien und Organisationsanweisungen vorgegeben, um dem jeweiligen Risiko zu begegnen. Die fortlaufende Aktualisierung der Risikodokumentation wird zentral von dem 2010 eingerichteten Bereich „Governance, Risk und Compliance“ in Abstimmung mit der Konzern-Revision koordiniert. Die Risikomeldungen werden stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Federführung der Abschlussprüfer auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer der Volkswagen AG hat die Wirksamkeit des Risikofrüherkennungssystems des Volkswagen Konzerns auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden und ihnen Maß-

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

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

Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

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

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

Parallel dazu fließen die Ergebnisse der bereits getroffenen Maßnahmen zur Bewältigung des Risikos zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt



dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege jederzeit ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

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

Kontinuierliche Weiterentwicklung

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

Einzelrisiken des Volkswagen Konzerns

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Branchenrisiken

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Risiken aus Forschung und Entwicklung

Mit umfangreichen Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten tritt der Volkswagen Konzern dem Risiko entgegen, die Kundenbedürfnisse im Entwicklungsprozess unzureichend zu berücksichtigen. Diese Maßnahmen gewährleisten zudem, dass Trends frühzeitig erkannt werden und dass ihre Relevanz für die Kunden rechtzeitig überprüft wird.

Darüber hinaus besteht das Risiko, dass Produkte oder Module nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können. Um dies zu vermeiden, wird fortlaufend und systematisch der Fortschritt sämtlicher Projekte überprüft und die Ergebnisse mit den Zielvorgaben abgeglichen. Hierdurch können im Falle von Abweichungen rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen eingeleitet werden. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. Sie stellt sicher, dass individuelle Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und deren Umsetzung rechtzeitig eingeplant wird.

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

Risiken aus der Beschaffung

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

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

Nachfrageabhängige Produktionsrisiken

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

Risiken aus Nachfrageveränderungen

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

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

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

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

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

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

Qualitätsrisiken

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

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

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

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

Personalrisiken

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

Die strategisch ausgerichtete und ganzheitlich angelegte Personalentwicklung eröffnet allen Mitarbeitern attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen. Dabei spielt die Stärkung der Fachkompetenz in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens eine besondere Rolle. Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnet der Volkswagen Konzern durch intensive und fachbereichsspezifische Qualifizierung. Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung wird mit Programmen wie dem

Studium im Praxisverbund dafür gesorgt, dass hochqualifizierter Nachwuchs im eigenen Haus heranwächst. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern den konzerninternen Senior-Experten-Einsatz aufgebaut und stellt damit den Transfer des wertvollen Erfahrungswissens ausscheidender Mitarbeiter sicher.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

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

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

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

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

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

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

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



Rechtsfälle

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

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

Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen,

dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

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

Strategien zur Risikoabsicherung im Finanzbereich

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

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

Währungsrisiken reduziert der Volkswagen Konzern in erster Linie durch das „Natural Hedging“, das heißt, die Belegung der Produktionskapazitäten an den weltweiten Standorten wird flexibel angepasst, es werden neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufgebaut und auch ein Groß-

teil der Bauteile vor Ort beschafft – aktuell zum Beispiel in Indien, Russland und den USA. Das verbleibende Währungsrisiko wird durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten abgesichert. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen sowie kombinierte Zins-Währungs-Swaps. Mit diesen Geschäften wird das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und aus konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen, begrenzt. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu sechs Jahren haben. Damit werden wesentliche Fremdwährungsrisiken aus erwarteten Zahlungsströmen vor allem in den folgenden Währungen abgesichert: US-Dollar, britisches Pfund, tschechische Krone, schwedische Krone, russischer Rubel, australischer Dollar, polnischer Zloty, Schweizer Franken, mexikanischer Peso und japanischer Yen. Diese Absicherungen werden hauptsächlich gegenüber dem Euro eingegangen.

Aus dem Einkauf von Rohstoffen entstehen Risiken in Bezug auf ihre Verfügbarkeit und Preisentwicklung. Diese Risiken werden insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften und Swaps begrenzt. Ein Teil des Bedarfs an Rohstoffen, wie Aluminium, Kupfer, Blei, Platin, Rhodium, Palladium und auch Kohle, ist durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu acht Jahren abgesichert. Ähnliche Geschäfte wurden zur Ergänzung und Optimierung der Zuteilungen von CO₂-Emissionszertifikaten abgeschlossen.

Die jederzeitige Zahlungsfähigkeit stellt der Volkswagen Konzern durch ausreichende Vorhalteliquidität, Verfügbarkeit von bestätigten Kreditlinien sowie durch seine bewährten Geld- und Kapitalmarktprogramme sicher. Der Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft wird überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten gedeckt. Die mit Ausbruch der Finanz- und Wirtschaftskrise deutlich erhöhten Risikoaufschläge als Bestandteil der Refinanzierungskosten haben sich 2010 wieder nahezu auf das Niveau vor Ausbruch der Krise reduziert. Dank der breit diversifizierten Refinanzierungsstruktur war der Volkswagen Konzern

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

Mit der Diversifizierung bei der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss sichernder Finanzinstrumente wird gewährleistet, dass der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig ist, selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen sollten.

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

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital hätte einen negativen Einfluss auf die Ergebnisrechnung und auf die Liquidität. Diesem Risiko begegnet der Volkswagen Konzern durch sein Kontrahentenrisikomanagement. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten kommen zu den Kontrahentenrisiken noch bilanzielle Risiken hinzu, diese werden durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzt.

Liquiditätsrisiken

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

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

Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

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

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

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

IT-Risiken

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

Mit der wachsenden Bedeutung von Volkswagen als international tätigem Unternehmen erhöhen sich auch die Intensität und die Qualität von Angriffen auf die IT-Systeme und Datenbestände. Deshalb werden schon während der Softwareentwicklung, bei der Absicherung der IT-Infrastruktur und auch bei der Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Datenbestände fortlaufend Maßnahmen gegen identifizierte und antizipierte Risiken ergriffen.

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

Sonstige Einflüsse

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

Gesamtaussage zur Risikosituation des Volkswagen Konzerns

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

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns

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

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

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

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

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

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

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

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

Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

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

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

Wechselkursentwicklung

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

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

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

Zinsentwicklung

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

Entwicklung der Rohstoffpreise

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

Entwicklung der Automobilmärkte

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

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

Voraussichtliche Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen

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

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

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

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

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

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stuttgart, den 28. Februar 2011

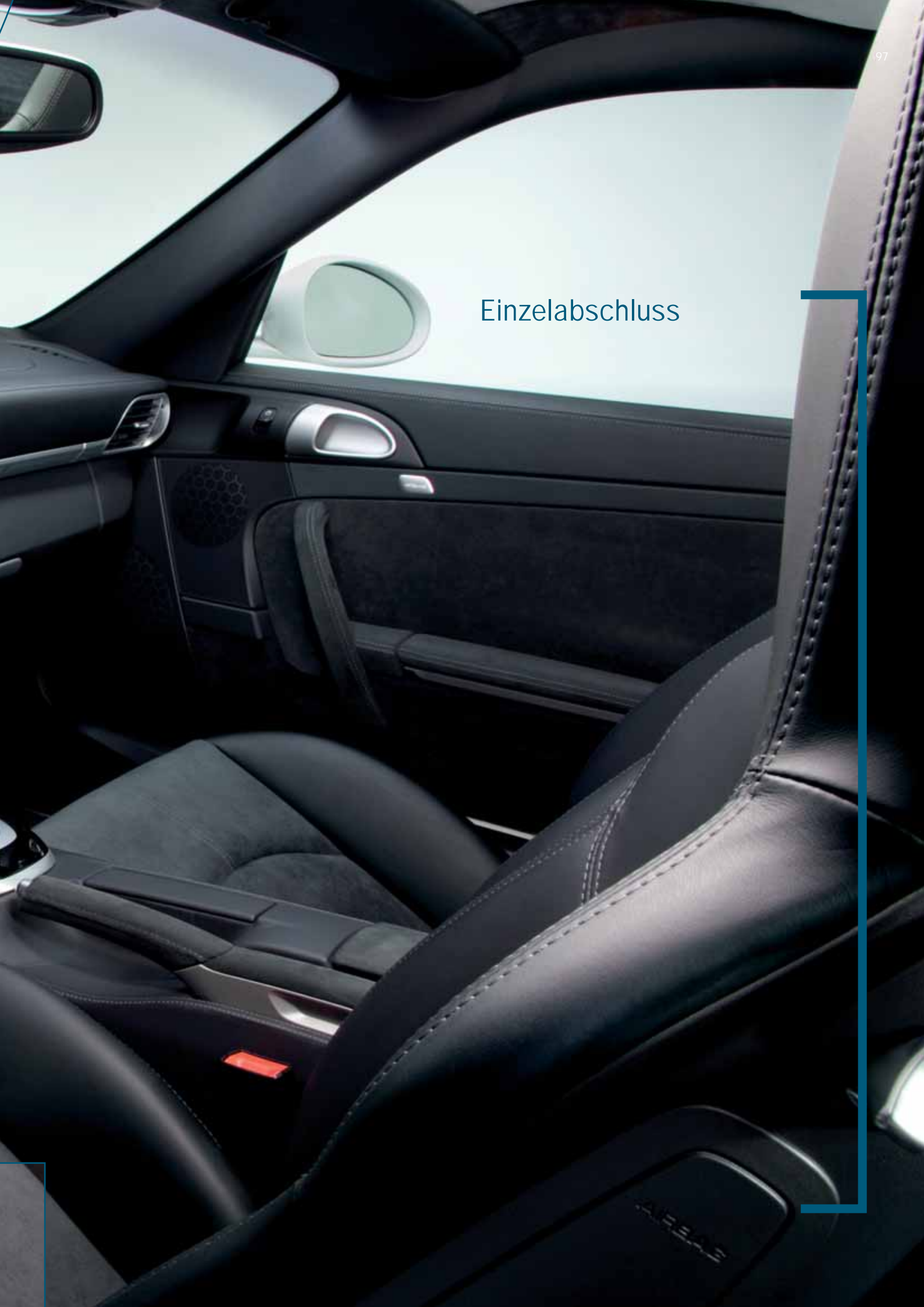
Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

2



Einzelabschluss



Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2010

| T€ | Anhang | 31.12.2010 | 31.7.2010 |
|---|--------|-------------------|-------------------|
| Aktiva | | | |
| Anlagevermögen | [1] | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | | 2 | 3 |
| Sachanlagen | | 366 | 399 |
| Finanzanlagen | | 24.770.873 | 24.770.873 |
| | | 24.771.241 | 24.771.275 |
| Umlaufvermögen | | | |
| Forderungen | [2] | 4.027.419 | 4.347.535 |
| Sonstige Vermögensgegenstände | [3] | 301.737 | 229.868 |
| Flüssige Mittel | [4] | 621.521 | 886.560 |
| | | 4.950.677 | 5.463.963 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | [5] | 35.040 | 53.294 |
| | | 29.756.958 | 30.288.532 |
| Passiva | | | |
| Eigenkapital | | | |
| Gezeichnetes Kapital | [6] | 175.000 | 175.000 |
| Kapitalrücklage | [7] | 121.969 | 121.969 |
| Gewinnrücklagen | [8] | 17.102.292 | 12.184.016 |
| Bilanzgewinn | | 439.528 | 4.495.724 |
| | | 17.838.789 | 16.976.709 |
| Rückstellungen | [9] | | |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | | 7.089 | 6.449 |
| Übrige Rückstellungen | | 257.546 | 1.565.990 |
| | | 264.635 | 1.572.439 |
| Verbindlichkeiten | [10] | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | | 7.000.000 | 7.000.000 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 17.868 | 2.486 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | | 4.239.787 | 4.552.649 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | | 395.879 | 184.249 |
| | | 11.653.534 | 11.739.384 |
| | | 29.756.958 | 30.288.532 |

**Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE
für die Zeit vom 1. August 2010 bis 31. Dezember 2010**

| T€ | Anhang | RGJ 2010 | 2009/10 |
|---|------------|----------------|------------------|
| Sonstige betriebliche Erträge | [11] | 32.145 | 641.494 |
| Personalaufwand | [12] | - 11.026 | - 17.826 |
| Abschreibungen | | - 38 | - 108 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | [13] | - 43.823 | - 631.111 |
| Beteiligungsergebnis | [14] | 352.467 | 9.849.593 |
| Zinsergebnis | [15] | - 112.731 | - 850.595 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | | 216.994 | 8.991.447 |
| Außerordentliche Aufwendungen | [16] | - 1.570 | 0 |
| Steuern | [17] | 663.631 | 0 |
| Jahresüberschuss | | 879.055 | 8.991.447 |
| Einstellung in andere Gewinnrücklagen | | - 439.527 | - 4.495.723 |
| Bilanzgewinn | [8] | 439.528 | 4.495.724 |

Anhang der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2010

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 aufgestellt.

Die Porsche SE wendet in diesem Geschäftsjahr sämtliche Vorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) an. Eine Anpassung der Vorjahresbeträge wurde nicht vorgenommen.

Das Geschäftsjahr des Porsche SE Konzerns (Porsche SE und ihre Tochterunternehmen) umfasste in der Vergangenheit den Zeitraum vom 1. August eines Jahres bis zum 31. Juli des Folgejahres. Im Hinblick auf die Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit dem Volkswagen Konzern (Volkswagen AG, Wolfsburg, und ihre Tochterunternehmen) hat die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE am 29. Januar 2010 beschlossen, das Geschäftsjahr der Gesellschaft mit Wirkung ab dem 1. Januar 2011 auf das Kalenderjahr umzustellen. Für den Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 wird ein Rumpfgeschäftsjahr („RGJ“) gebildet. Die Berichtsperiode und damit das RGJ 2010 umfasst einen Zeitraum von fünf Monaten; das Geschäftsjahr 2009/10 als Vergleichsperiode umfasst hingegen einen Zeitraum von zwölf Monaten. Aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume der Berichts- und der Vergleichsperiode sind die dargestellten Beträge nicht vollständig vergleichbar.

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

Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen werden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer sowie gegebenenfalls außerplanmäßige Abschreibungen, bilanziert.

Anteile an verbundenen Unternehmen werden zu Anschaffungskosten oder mit dem niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Verbundene Unternehmen sind Unternehmen, die die Porsche SE als Tochterunternehmen in einen nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs aufgestellten Konzernabschluss einbeziehen würde. Hierzu gehören aus Sicht der Porsche SE insbesondere, aufgrund der gegebenen Stimmrechtsmehrheit, die Volkswagen AG und ihre Tochterunternehmen sowie die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und ihre Tochterunternehmen.

Ein sich gegebenenfalls ergebender Überhang von aktiven latenten Steuern wird nicht in der Bilanz erfasst.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit ihren Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert. Für erkennbare Risiken werden Einzelwertberichtigungen vorgenommen.

Zur Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht im Rahmen einer Bewertungseinheit erfasst werden, wird der beizulegende Zeitwert mit dem Buchwert verglichen. Ein sich ergebender Verlust wird erfolgswirksam erfasst. Eine positive Differenz (Bewertungsgewinn) wird nicht berücksichtigt.

Disagien werden unter den Rechnungsabgrenzungsposten aktiviert und über die gesamte Laufzeit der Verbindlichkeit verteilt.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden versicherungsmathematisch nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren unter Berücksichtigung der aktuellen Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck unter Verwendung eines Rechnungszinssatzes von 5,16 Prozent, eines Einkommens- und Karrieretrends von 3,5 Prozent sowie einer Inflationsrate von 1,5 Prozent angesetzt. Vermögensgegenstände, die ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen (verrechenbares Vermögen), werden mit diesen Schulden verrechnet.

Die übrigen Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags bemessen und, sofern sie eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben, mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre abgezinst.

Verbindlichkeiten werden mit ihrem Erfüllungsbetrag erfasst. Von der Möglichkeit, Bewertungseinheiten zwischen Schulden und Finanzinstrumenten zum Ausgleich gegenläufiger Wertänderungen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken zu bilden, hat die Porsche SE teilweise Gebrauch gemacht.

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten werden, sofern sie eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr haben, zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag angesetzt. Fremdwährungsforderungen mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem Anschaffungskurs beziehungsweise mit dem niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag bewertet. Fremdwährungsverbindlichkeiten mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem Kurs zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles beziehungsweise mit dem höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Die in den Haftungsverhältnissen dargestellten Beträge entsprechen dem vertraglichen Haftungsumfang.

[1] Anlagevermögen

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

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes der Porsche SE ist in Anhangangabe [25] enthalten.

Entwicklung des Anlagevermögens

| T€ | 01.08.2010 | Zugänge | Abgänge |
|---|-------------------|----------|----------|
| Immaterielle Vermögensgegenstände | | | |
| Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 6 | 0 | 0 |
| Summe Immaterielle Vermögensgegenstände | 6 | 0 | 0 |
| Sachanlagen | | | |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 546 | 4 | 0 |
| Summe Sachanlagen | 546 | 4 | 0 |
| Finanzanlagen | | | |
| Anteile an verbundenen Unternehmen | 24.770.873 | 0 | 0 |
| Summe Finanzanlagen | 24.770.873 | 0 | 0 |
| Summe Anlagevermögen | 24.771.425 | 4 | 0 |

Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG betrug zum 31. Dezember 2010 15.861.165 Tausend Euro. Der Buchwert der Beteiligung beträgt 21.487.371 Tausend Euro. Eine außerplanmäßige Abschreibung war nicht erforderlich, da die Fundamentaldaten der Volkswagen AG nicht vollständig in den Aktienkursen der Volkswagen AG reflektiert sind und ein durchgeführter Werthaltigkeitstest auf Basis eines Discounted Cashflow-Verfahrens keinen Abwertungsbedarf ergab.

| Anschaffungs- und Herstellungskosten | | Abschreibungen | | Buchwerte | |
|--------------------------------------|-------------------|----------------|------------------|-------------------|-------------------|
| Umbuchungen | 31.12.2010 | kumuliert | im Geschäftsjahr | 31.12.2010 | 31.07.2010 |
| 0 | 6 | 4 | 1 | 2 | 3 |
| 0 | 6 | 4 | 1 | 2 | 3 |
| 0 | 550 | 184 | 37 | 366 | 399 |
| 0 | 550 | 184 | 37 | 366 | 399 |
| 0 | 24.770.873 | 0 | 0 | 24.770.873 | 24.770.873 |
| 0 | 24.770.873 | 0 | 0 | 24.770.873 | 24.770.873 |
| 0 | 24.771.429 | 188 | 38 | 24.771.241 | 24.771.275 |

[2] Forderungen

Sämtliche Forderungen betreffen Forderungen gegen verbundene Unternehmen. Sie beinhalten im Wesentlichen Darlehensforderungen gegen die Porsche Zwischenholding GmbH (2.702.648 Tausend Euro) und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart („Porsche AG“) (1.312.847 Tausend Euro) mit einer Restlaufzeit von jeweils mehr als einem Jahr. Im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH steht die Volkswagen AG bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit für die Darlehensverpflichtung dieser Gesellschaft gegenüber der Porsche SE ein, soweit diese Verpflichtung bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche SE hätte erfüllt werden können. Bezogen auf die Insolvenz der Porsche AG besteht eine entsprechende Einstandspflicht der Volkswagen AG hinsichtlich der Darlehensforderung gegen die Porsche AG. Der Darlehensvertrag enthält außerdem eine Vorfälligkeitsklausel im Falle der Insolvenz der Porsche AG.

Im RGJ 2010 wurde erstmals eine Verrechnung der Forderungen gegenüber der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH in Höhe von 320.554 Tausend Euro mit Verbindlichkeiten gegenüber dieser Gesellschaft in Höhe von 320.159 Tausend Euro vorgenommen. Der nach der Verrechnung verbleibende Betrag ist in den Forderungen enthalten.

[3] Sonstige Vermögensgegenstände

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten vor allem Steuerrückforderungen. Zudem ist in den sonstigen Vermögensgegenständen mit 13.029 Tausend Euro eine Put-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH erfasst, die ein Bestandteil der Grundlagenvereinbarung zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns ist, die am 18./22. September 2009 geschlossen wurde. Diese Option besteht gegenüber der Volkswagen AG und hat eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Das Recht auf Ausübung der Put-Option wurde zur Besicherung von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten abgetreten. Die Ansprüche, die gegen die Volkswagen AG bei der Ausübung der Put-Option entstehen, wurden als Sicherheit für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verpfändet.

[4] Flüssige Mittel

Unter den Flüssigen Mitteln sind Guthaben bei Kreditinstituten ausgewiesen. Es liegen keine Verfügungsbeschränkungen vor (Verfügungsbeschränkung im Vorjahr: 45.000 Tausend Euro).

[5] Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten umfasst im Wesentlichen ein Disagio in Höhe von 34.077 Tausend Euro (Vorjahr: 52.569 Tausend Euro) sowie Vorauszahlungen für Dienstleistungsverträge.

[6] Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt 175.000 Tausend Euro (Vorjahr: 175.000 Tausend Euro) und ist wie im Vorjahr in 87.500.000 Stammaktien sowie 87.500.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 € entfällt, aufgeteilt und voll einge-

zahlt. Die Vorzugsaktien sind bei Vorliegen eines Bilanzgewinns mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

Die ordentliche Hauptversammlung hat am 30. November 2010 Beschlüsse zu einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen, zur Ermächtigung zur Ausgabe von Wandelanleihen, Genussrechten, Gewinnschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente sowie zur Schaffung eines bedingten und eines genehmigten Kapitals gefasst. Der durch die Instrumente insgesamt höchstens zu erzielende Bruttoemissionserlös beträgt 5 Milliarden Euro.

Die Familien Porsche und Piëch als Stammaktionäre der Porsche SE und die Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, haben im Rahmen des Gesamtkonzepts der GLV eine Kapitalerhöhungszusage in Bezug auf die geplante Kapitalerhöhung bei der Porsche SE vereinbart. In der Kapitalerhöhungszusage hatten sich die Stammaktionäre der Porsche SE verpflichtet, unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen einer Kapitalerhöhung bei der Porsche SE mit einem Emissionsvolumen von bis zu 5,0 Milliarden Euro (zur Hälfte in Stamm- und zur Hälfte in Vorzugsaktien) zuzustimmen und eine Einlage in Höhe von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro zu erbringen. Am 30. November 2010 wurden in Umsetzung dieser Zusage auf der Hauptversammlung die erforderlichen Beschlüsse für die Durchführung einer Kapitalerhöhung gefasst. Die Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, hat zugesagt, die Zeichnung der neuen Stammaktien aus der Kapitalerhöhung unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen bei der Porsche SE gegen Einlage eines Betrags in Höhe von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro sicherzustellen bzw. unter weiteren bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen Wandelschuldverschreibungen oder unter dem genehmigten Kapital auszugebende Stammaktien mit einem Gesamtbezugspreis von voraussichtlich 2,5 Milliarden Euro zu zeichnen.

Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen

Das Grundkapital der Gesellschaft wird gegen Bareinlagen um bis zu 2,5 Milliarden Euro auf bis zu 2,675 Milliarden Euro durch Ausgabe von bis zu 1,25 Milliarden neuen Stammaktien und bis zu 1,25 Milliarden neuen Vorzugsaktien, jeweils mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 1 Euro je Stückaktie, erhöht. Der Vorstand wird mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter Berücksichtigung der vor Durchführung der Kapitalerhöhung herrschenden Marktsituation den Bezugspreis je Aktie bestmöglich, keinesfalls aber unter 2,00 Euro je Aktie festsetzen. Die Anzahl der auszugebenden neuen Stamm- und Vorzugsaktien ergibt sich jeweils aus der Division des je Aktiengattung zu erzielenden Bruttoemissionserlöses in Höhe von 2,5 Milliarden Euro durch den festzusetzenden Bezugspreis. Das Bezugsrecht der Inhaber von Stammaktien auf Vorzugsaktien und der Inhaber von Vorzugsaktien auf Stammaktien ist in dem Kapitalerhebungsbeschluss ausgeschlossen (so genannter „gekreuzter Bezugsrechtsausschluss“). Aufgrund aktienrechtlicher Vorgaben darf die Zahl der neu auszugebenden Vorzugsaktien die Zahl der neu auszugebenden Stammaktien nicht übersteigen. Der Kapitalerhebungsbeschluss wurde am 13. Januar 2011 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen. Der Beschluss wird ungültig, wenn die Durchführung der Kapitalerhöhung nicht bis zum Ablauf des 30. Mai 2011 oder unter im Beschluss näher bezeichneten Voraussetzungen bis zum 30. August 2011 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen ist.

Ermächtigung zur Ausgabe von Wandelanleihen, Genussrechten, Gewinnschuldverschreibungen oder einer Kombination dieser Instrumente

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 29. November 2015 einmalig oder mehrmals Wandelanleihen, Genussrechte, Gewinnschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 5 Milliarden Euro auszugeben. Die Einräumung von Wandlungsrechten oder Auferlegung von Wandlungspflichten auf Stammaktien und Vorzugsaktien ist auf insgesamt je 87.500 Tausend Stamm- und Vorzugsaktien beschränkt. Der Vorstand ist zur Begebung von Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht nur ermächtigt, wenn jeweils gleichzeitig im Verhältnis des Anteils der

beiden Aktiengattungen am Grundkapital Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht auf Stammaktien und Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht auf stimmrechtslose Vorzugsaktien zum Bezug angeboten werden sowie das Bezugsrecht für Inhaber von Aktien einer Gattung auf die Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht auf Aktien der jeweils anderen Gattung ausgeschlossen wird (so genannter "gekreuzter Bezugsrechtsausschluss"). Das Bezugsverhältnis für die Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht und der Wandlungspreis muss für die Inhaber beider Aktiengattungen gleich festgesetzt werden. Der Wandlungspreis für eine Stamm- oder Vorzugsaktie darf in keinem Fall einen Betrag von 2,00 Euro unterschreiten. Zudem darf der Wandlungspreis den Bezugs- bzw. Wandlungspreis, der bei teilweiser Durchführung der vorgenannten Kapitalerhöhung oder teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals bzw. im Rahmen einer früheren Ausgabe von Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht festgelegt wurde, nicht unterschreiten.

Bedingtes Kapital

Das Grundkapital ist um bis zu 87.500 Tausend Euro durch Ausgabe von bis zu 87.500.000 neuen auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Vorzugsaktien, die mit denselben satzungsmäßigen Rechten wie die in der Satzung der Gesellschaft beschriebenen stimmrechtslosen Vorzugsaktien ausgestattet sind, jeweils als Stückaktien, bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung etwaiger auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Vorzugsaktien bei Ausübung von Wandlungsrechten oder Erfüllung von Wandlungspflichten an die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen bzw. Kombinationen dieser Instrumente. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorstehend bezeichneten Ermächtigungsbeschlusses jeweils zu bestimmenden Wandlungspreis. Das bedingte Kapital wurde am 13. Januar 2011 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen.

Genehmigtes Kapital

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 29. November 2015 das Grundkapital der Gesellschaft um insgesamt bis zu 87.500 Tausend Euro durch ein- oder mehrmalige Ausgabe neuer Stammaktien oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bareinlagen oder Sacheinlagen zu erhöhen. Die Ermächtigung darf nur in der Weise ausgeübt werden, dass der Anteil der stimmrechtslosen Vorzugsaktien am Grundkapital zu keiner Zeit den Anteil der Stammaktien am Grundkapital übersteigt. Die Ermächtigung umfasst die Befugnis, stimmrechtslose Vorzugsaktien auszugeben, die den früher ausgegebenen stimmrechtslosen Vorzugsaktien bei der Verteilung des Gewinns oder des Gesellschaftsvermögens gleichstehen. Das genehmigte Kapital wurde am 13. Januar 2011 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen.

Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Vorstand ist jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats im Fall der gleichzeitigen Ausgabe von Stammaktien und stimmrechtslosen Vorzugsaktien im Verhältnis des Anteils der Gattungen am Grundkapital das Bezugsrecht der Inhaber von Aktien einer Gattung auf Aktien der anderen Gattung auszuschließen (so genannter "gekreuzter Bezugsrechtsausschluss"). Der Vorstand ist ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, sofern neue auf den Inhaber lautende Stammaktien gegen Sacheinlagen zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Teilen von Unternehmen, Beteiligungen an Unternehmen oder sonstigen Vermögensgegenständen ausgegeben werden. Der festzusetzende Bezugspreis darf in keinem Fall einen Betrag von 2,00 Euro unterschreiten. Zudem darf der Bezugspreis einen Bezugs- bzw. Wandlungspreis, der bei teilweiser Durchführung der vorgenannten Kapitalerhöhung gegen Bareinlage bzw. im Rahmen einer Ausgabe von Schuldverschreibungen mit Wandlungsrecht oder -pflicht festgelegt wurde, nicht unterschreiten.

[7] Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Einstellungen aus Aufgeldern.

[8] Gewinnrücklagen, Bilanzgewinn

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich ausschließlich um andere Gewinnrücklagen. Im Berichtsjahr wurde gemäß § 58 Absatz 2 Aktiengesetz mit 439.527 Tausend Euro die Hälfte des Jahresüberschusses der Porsche SE in die Gewinnrücklagen eingestellt. Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 4.495.724 Tausend Euro wurden aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 30. November 2010 4.478.749 Tausend Euro in die Gewinnrücklagen eingestellt. 16.975 Tausend Euro wurden als Dividende ausgeschüttet.

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

[9] Rückstellungen

| T€ | 31.12.2010 | 31.7.2010 |
|---|----------------|------------------|
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 7.089 | 6.449 |
| Steuerrückstellungen | 150.327 | 1.416.471 |
| Sonstige Rückstellungen | 107.219 | 149.519 |
| | 264.635 | 1.572.439 |

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betreffen überwiegend Zusagen für die Altersversorgung der Mitarbeiter der Porsche SE. Die Pensionsverpflichtungen sind in voller Höhe durch Rückstellungen gedeckt.

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

Die sonstigen Rückstellungen betreffen insbesondere ausstehende Rechnungen, Prozesskosten, Steuerzinsen, ungewisse Schulden sowie Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich. Allen erkennbaren Risiken wurde in angemessenem Umfang Rechnung getragen.

Vermögenswerte mit Anschaffungskosten in Höhe von 432 Tausend Euro und einem beizulegenden Zeitwert in gleicher Höhe wurden mit Verpflichtungen aus Altersteilzeitregelungen mit einem Erfüllungsbetrag in Höhe von 592 Tausend Euro verrechnet. Der beizulegende Zeitwert wurde anhand der letzten durchgeführten Transaktion von Zahlungsmittelbeständen ermittelt.

[10] Verbindlichkeiten

Die im Geschäftsjahr 2009/10 mit den sonstigen Verbindlichkeiten zusammengefasst ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen werden im RGJ 2010 aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit separat ausgewiesen. Die Darstellung der Vorjahreswerte wurde entsprechend angepasst.

| T€ | davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | über 5 Jahre | Gesamt Betrag | davon gesicherte Beträge |
|---|--|------------------|-----------------|-------------------|--------------------------------|
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 7.000.000 | - | - | 7.000.000 | 7.000.000 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 17.868 | - | - | 17.868 | - |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 11.247 | 3.879.801 | 348.739 | 4.239.787 | 3.879.801 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 237.252 | 158.627 | - | 395.879 | - |
| Gesamt 31.12.2010 | 7.266.367 | 4.038.428 | 348.739 | 11.653.534 | 10.879.801 |

| T€ | davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | über 5 Jahre | Gesamt Betrag | davon gesicherte Beträge |
|---|--|------------------|----------------|-------------------|--------------------------------|
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 2.500.000 | 4.500.000 | - | 7.000.000 | 7.000.000 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2.486 | - | - | 2.486 | - |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 323.360 | 3.880.550 | 348.739 | 4.552.649 | 3.879.801 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 25.622 | 158.627 | - | 184.249 | - |
| Gesamt 31.7.2010 | 2.851.468 | 8.539.177 | 348.739 | 11.739.384 | 10.879.801 |

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beinhalten ausschliesslich Darlehen. Zur Besicherung sämtlicher Darlehen wurden Aktien der Volkswagen AG, Geschäftsanteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und sonstige Vermögensgegenstände (vgl. Anhangangabe [3]) verpfändet. Die verpfändeten Geschäftsanteile an der Porsche Zwischenholding GmbH wurden an einen Treuhänder sicherungsübereignet. Die Porsche SE ist weiterhin wirtschaftlicher Eigentümer.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind insgesamt 3.879.801 Tausend Euro (Vorjahr: 3.879.801 Tausend Euro) durch die Verpfändung von Forderungen sowie die Verpfändung von Aktien gesichert.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Ertragsteuerverbindlichkeiten in Höhe von 234.953 Tausend Euro enthalten. Zudem ist mit 9.627 Tausend Euro eine Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH erfasst. Die Ansprüche, die auf Ebene der Porsche SE bei Ausübung der Call-Option entstehen, wurden als Sicherheit für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verpfändet.

[11] Sonstige betriebliche Erträge

| T€ | RGJ 2010 | 2009/10 |
|--|---------------|----------------|
| Erträge aus Aktienkurssicherung | 23.436 | 395.852 |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 7.961 | 11.251 |
| Erträge aus Währungskursgewinnen | 55 | 142.621 |
| Übrige betriebliche Erträge | 693 | 91.770 |
| | 32.145 | 641.494 |

[12] Personalaufwand

| T€ | RGJ 2010 | 2009/10 |
|---|---------------|---------------|
| Gehälter | 10.829 | 16.633 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | 197 | 1.193 |
| davon für Altersversorgung | (44) | (483) |
| | 11.026 | 17.826 |

| Anzahl | RGJ 2010 | 2009/10 |
|---|-----------|-----------|
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | | |
| Gehaltsempfänger (Mitarbeiter gem. §285 Nr.7 HGB) | 37 | 40 |
| Praktikanten | 7 | 6 |
| | 44 | 46 |

Zum Bilanzstichtag waren bei der Gesellschaft 36 Mitarbeiter sowie 9 Praktikanten beschäftigt.

[13] Sonstige betriebliche Aufwendungen

| T€ | RGJ 2010 | 2009/10 |
|--|---------------|----------------|
| Rechts- und Beratungskosten | 26.934 | 111.465 |
| Sonstige Fremdleistungen | 9.189 | 10.341 |
| Aufwendungen aus Sicherungsderivaten | 2.919 | 434.240 |
| Aufwendungen aus Währungskursverlusten | 5 | 62 |
| Übrige betriebliche Aufwendungen | 4.776 | 75.003 |
| | 43.823 | 631.111 |

[14] Beteiligungsergebnis

| T€ | RGJ 2010 | 2009/10 |
|---|----------------|------------------|
| Erträge aus Beteiligungen | 281.967 | 9.849.592 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | (281.967) | (9.849.592) |
| Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen | 70.500 | 1 |
| | 352.467 | 9.849.593 |

Die Erträgen aus Beteiligungen bestehen in voller Höhe aus Ausschüttungen der Porsche Zwischenholding GmbH.

Der Ertrag aus dem Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Porsche Automobil Holding SE und der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH beinhaltet auch Steuerumlagen.

[15] Zinsergebnis

| T€ | RGJ 2010 | 2009/10 |
|-----------------------------------|------------------|------------------|
| Zinsen und ähnliche Erträge | 130.916 | 166.730 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | (77.149) | (161.410) |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | - 243.647 | - 1.017.325 |
| davon an verbundene Unternehmen | (-82.996) | (-308.826) |
| | - 112.731 | - 850.595 |

Das Zinsergebnis beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus Darlehen. In den Zinsen und ähnlichen Erträgen sind Erträge aus der Abzinsung von Rückstellungen in Höhe von 783 Tausend Euro sowie periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Steuerzinsen in Höhe von 50.327 Tausend Euro enthalten.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen beinhalten Aufwendungen aus der Aufzinsungen von Rückstellungen in Höhe von 163 Tausend Euro.

[16] Außerordentliche Aufwendungen

Die außerordentlichen Aufwendungen beinhalten ausschließliche Aufwendungen aus der erstmaligen Anwendung der Vorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes.

[17] Steuern

Der in den Steuern ausgewiesene Ertrag ist im Wesentlichen periodenfremd und resultiert überwiegend aus der Auflösung von Rückstellungen, die in Vorjahren im Zusammenhang mit der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften gebildet wurden. Die Auflösung erfolgte infolge geänderter Steuerbescheide.

[18] 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 2.823.185 Tausend Euro.

Gegenüber den Investoren des von der Porsche Financial Services Inc., Wilmington/Delaware, USA herausgegebenen US Private Placement hat die Porsche SE eine Garantie in Höhe von 474.534 Tausend 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. Zum Bilanzstichtag beträgt der Haftungsumfang 130.000 Tausend Euro. Für die vorgenannten Garantien liegt eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe von 49,9 % vor.

Das Risiko der Inanspruchnahme aus diesen potenziellen Verpflichtungen wird aufgrund der derzeitigen Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns als gering eingeschätzt.

Weiterhin garantiert die Porsche SE den Anleihegläubigern der Porsche Holding Finance plc., Dublin, Irland die Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 360.000 Tausend Euro.

Die Porsche SE und die Volkswagen AG haben am 18./22. September 2009 eine Grundlagvereinbarung („GLV“) geschlossen, die die Schritte zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns beschreibt. Im Zuge der GLV und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge hat die Porsche SE die Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns von folgenden Risiken freigestellt, sofern sie vor dem Zeitpunkt der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH begründet sind:

- Die Porsche SE stellt die Volkswagen AG sowie die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten, Steuerverbindlichkeiten (zuzüglich Zinsen) und bestimmten Großschäden frei. Für diese Verpflichtungen wurden teilweise bereits Rückstellungen gebildet.
- Außerdem hat die Porsche SE der Volkswagen AG verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche AG gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien an der Porsche AG, auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche AG sowie auf das Vorliegen der für die operative Tätigkeit der Porsche AG erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Schutzrechte.
- Darüber hinaus stellt die Porsche SE die Porsche Zwischenholding GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen, frei.
- Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde für den Fall der Ausübung der Put- bzw. Call-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH zudem ein Einbehaltmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart.

Alle oben genannten Haftungsrisiken bestehen vollumfänglich gegenüber verbundenen Unternehmen.

Zur Sicherung etwaiger Ansprüche gegenüber der Porsche SE im Zusammenhang mit einem Durchführungsvertrag wurde der Volkswagen AG eine Bankgarantie in Höhe von 1.000.000 Tausend Euro gestellt, für die von der Porsche SE ein Schuldanerkenntnis gegeben wurde. Als Sicherheit für die Bankgarantie wurden Aktien verpfändet.

Die Porsche SE hat im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben. Die Volkswagen AG hat die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt.

Die Gesellschaft ist im Zusammenhang mit der Ausgliederung 2007 einem Haftungsrisiko gemäß § 133 Umwandlungsgesetz ausgesetzt. Demnach haftet die Porsche SE als übertragende Gesellschaft für zum Bilanzstichtag auf Ebene der Porsche Zwischenholding GmbH beziehungsweise der Porsche AG noch bestehende Verbindlichkeiten, die vor dieser Ausgliederung begründet worden sind.

Für diese Sachverhalte wurden teilweise Rückstellungen gebildet. Das darüber hinausgehende Risiko der Inanspruchnahme aus diesen potenziellen Verpflichtungen wird als gering eingeschätzt, da weder aus Erfahrungen der Vergangenheit noch zum Abschlussstichtag Hinweise auf eine mögliche Inanspruchnahme vorliegen.

Rechtsstreitigkeiten:

Nach Kenntnis der Porsche SE – die nicht Beteiligte der Ermittlungsverfahren ist und daher nur eingeschränkte Kenntnis von Gegenstand und Stand der Ermittlungen hat – ermittelt die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien. Die Vorwürfe umfassen nach Angaben der Staatsanwaltschaft Erklärungen der Verantwortlichen der Porsche SE gegenüber der Öffentlichkeit beziehungsweise das zeitweise Unterlassen notwendiger Erklärungen in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG in den Jahren 2007 bis 2009. Ferner ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder wegen des Verdachts der Untreue zum Nachteil der Porsche SE. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft besteht der Verdacht, dass die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder im Zuge des Erwerbs der Beteiligung an der Volkswagen AG existenzgefährdende Risiken für das Unternehmen durch Abschluss von Aktienkursicherungsgeschäften eingegangen waren. Zudem ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen Holger P. Härter und zwei Mitarbeiter der Porsche SE wegen des Verdachts des Kreditbetrugs hinsichtlich eines bereits zurückgeführten Kredits. Mit dem Abschluss der Ermittlungen ist voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen.

Beim United States District Court des Southern District of New York in den USA haben 46 Kläger sechs Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE erhoben. Die Kläger machen Schäden in Höhe von mehr als 2,5 Milliarden US-Dollar geltend. In drei der sechs Klagen sind Beklagte auch die früheren Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter. In den Klagen wird unterstellt, dass die Maßnahmen der Porsche SE im Rahmen des Aufbaus ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 Marktmanipulation und Wertpapierbetrug unter Verstoß gegen den U.S. Securities Exchange Act sowie Betrug im Sinne des Common Law darstellen. Porsche ist der Auffassung, dass die Klagen unzulässig und unbegründet sind und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags entgegengetreten. Das US-Gericht hat sämtliche Klagen in erster Instanz als unzulässig abgewiesen. Gegen diese Entscheidung haben sämtliche Kläger im Januar 2011 Berufung eingelegt.

In Deutschland haben institutionelle Investoren Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften gegen die Porsche SE beantragt. Die behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich auf angeblich entgangenen Gewinn und wer-

den von den Investoren insgesamt mit rund 2,5 Milliarden Euro beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

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

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

Für eventuelle finanzielle Belastungen aus anderen Gerichts- oder Schiedsverfahren sind in angemessener Weise Rückstellungen gebildet worden.

Im Januar 2011 hat ein Privatinvestor Klage gegen die Porsche SE und einen weiteren Beklagten auf Leistung von Schadensersatz in Höhe von rund 3 Millionen Euro erhoben. Der Kläger behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Informationen sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen zu sein und in Folge der Kursentwicklung im Jahr 2008 aus diesen Optionsgeschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Die Klage ist derzeit beim Landgericht Stuttgart rechtshängig. Die Porsche SE hält den behaupteten Anspruch für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

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

[19] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Bilanzstichtag bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen für Avalprovisionen und Treuhandgebühren in Höhe von 6.360 Tausend Euro (Vorjahr: 6.360 Tausend Euro).

[20] Derivative Finanzinstrumente

| | Bilanzposten | Nominalvolumen | | Buchwert | |
|--|---|----------------|-----------|----------|---------|
| | | Aktiva | Passiva | Aktiva | Passiva |
| T€ | | | | | |
| Zinssicherung | Sonstige Vermögensgegenstände | 7.000.000 | 0 | 409 | 0 |
| Optionen auf Geschäftsanteile der Porsche Zwischenholding GmbH | Sonstige Vermögensgegenstände Sonstige Verbindlichkeiten | 3.892.750 | 3.892.750 | 13.029 | 9.627 |

Die im Vorjahr ausgewiesenen Derivate zur Aktienkurssicherung wurden im Berichtsjahr vollständig veräußert (Vorjahr: 22.534 Tausend Euro).

Die beizulegenden Zeitwerte für die Zinssicherungen wurden anhand von Marktdaten zum Bilanzstichtag ermittelt.

Die Option aus der GLV auf den Verkauf der bei der Gesellschaft verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH (Put-Option) sind zum Wert des Zeitpunktes der erstmaligen Erfassung angesetzt. Der positive Zeitwert der Put-Option ist unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen. Aufgrund des Imparitätsprinzips wurde der zum Bilanzstichtag höhere Zeitwert (459.210 Tausend Euro, Vorjahr: 301.517 Tausend Euro) nicht angesetzt. Die Stillhalterposition aus der Call-Option auf die verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH mit einem negativem Zeitwert in Höhe von 941.732 Tausend Euro (Vorjahr 394.870 Tausend Euro) ist unter den sonstigen Verbindlichkeiten mit ihrem Buchwert in Höhe von 9.627 Tausend Euro (Vorjahr: 9.627 Tausend Euro) ausgewiesen. Eine Umbewertung fand zum Bilanzstichtag nicht statt, da diese Option zur Sicherung von Preisänderungsrisiken mit einem hypothetischen Derivat auf den zugrunde liegenden Basiswert, der sich im Besitz der Gesellschaft befindet, eine Bewertungseinheit in Form eines Mikro-Hedges bildet. Der positive Zeitwert des hypothetischen Derivats beträgt 941.732 Tausend Euro (Vorjahr: 394.870 Tausend Euro) und ist denselben Risiken und wertbeeinflussenden Bedingungen und Parameter wie die Stillhalterposition aus der Call-Option ausgesetzt. Wertänderungen gleichen sich vollständig über die komplette Laufzeit der Call-Option aus.

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

Mitteilung vom 7. Januar 2004:

Die Porsche AG hat am 7. Januar 2004 folgende Mitteilung erhalten:

„Hiermit teilen wir Ihnen namens und auftrags der Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, welche wir anwaltschaftlich vertreten, mit Sitz in Stuttgart, Kronenstraße 30, D-70174 Stuttgart, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG mit, dass der Stimmrechtsanteil der Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft am 19. Dezember 2003 die Schwellen von 5 Prozent, 10 Prozent, 25 Prozent, 50 Prozent und 75 Prozent der Stimmrechte überschritten hat und 100 Prozent beträgt. Davon sind der Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH 74,33 Prozent auf Grund Beitritts zu einem bestehenden Konsortialvertrag nach § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.“

Mitteilung vom 27. Oktober 2006:

Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie die Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), haben uns am 27. Oktober 2006 jeweils gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie der Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft hat am 20. Oktober 2006 jeweils die Schwellen von 5 %, 10 %, 25 %, 50 % und 75 % der Stimmrechte überschritten und beträgt nunmehr 100 %. Beiden Mitteilenden ist davon gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 25,67 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die einem Tochterunternehmen der Mitteilenden gehören. Beiden Mitteilenden ist ferner gemäß § 22 Abs. 2 WpHG jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 74,33 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die Dritten gehören, mit denen ein Tochterunternehmen der Mitteilenden sein Verhalten in Bezug auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt.“

Mitteilung vom 17. November 2006:

Die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie die Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), haben uns am 17. November 2006 jeweils gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie der Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft hat am 13. November 2006 jeweils die Schwellen von 5 %, 10 %, 25 %, 50 % und 75 % der Stimmrechte überschritten und beträgt nunmehr 100 %. Beiden Mitteilenden ist davon gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 24,44 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die einem Tochterunternehmen der Mitteilenden gehören. Beiden Mitteilenden ist ferner gemäß § 22 Abs. 2 WpHG ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 75,56 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die Dritten gehören, mit denen ein Tochterunternehmen der Mitteilenden sein Verhalten in Bezug auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft auf Grund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt.“

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

Die Ferdinand Alexander Porsche GmbH u.a. haben uns am 29. Januar 2008 jeweils gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Die beiden Unterzeichneten teilen Ihnen hiermit im Namen und in Vollmacht der jeweils von ihnen vertretenen und im Folgenden aufgeführten juristischen Personen, die zu dem diese Mitteilung betreffenden Zeitpunkt mittelbar oder unmittelbar Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft) waren (im folgenden auch die „Mitteilenden“ genannt), unter Berichtigung der Mitteilung vom 22. Dezember 2000 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mit:

Der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 21. Dezember 2000 die Stimmrechtsschwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten und betrug zu diesem Zeitpunkt 100% (875.000 Stimmrechte). Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte).

Den Mitteilenden waren die folgenden Stimmrechtsanteile aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG in der Fassung vom 9. September 1998 („a. F.“) bzw. § 22 Abs. 2 WpHG in der derzeit gültigen Fassung („n. F.“) sowie gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zuzurechnen:

| Mitteilender nebst Anschrift | Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a.F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n.F. | | Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a.F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n.F. | |
|---|--|-------------|--|-------------|
| | in % | Stimmrechte | in % | Stimmrechte |
| Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart | 87,74 | 767.726 | | |
| Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich | 87,74 | 767.726 | 12,26 | 107.274 |
| Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart | 87,78 | 768.104 | | |
| Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich | 87,78 | 768.104 | 12,22 | 106.896 |
| Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart | 87,78 | 768.104 | | |
| Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart | 94,23 | 824.538 | | |
| Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich | 94,23 | 824.538 | 5,77 | 50.462 |
| Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart | 92,36 | 808.125 | | |
| Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Österreich | 92,36 | 808.125 | 7,64 | 66.875 |
| Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, | 86,84 | 759.827 | | |
| Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg, Österreich | 86,84 | 759.827 | 13,16 | 115.173 |
| Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald | 86,84 | 759.827 | | |
| Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg, Österreich | 86,84 | 759.827 | 13,16 | 115.173 |

Die gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechneten Stimmrechte der folgenden Mitteilenden wurden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil jeweils 3% oder mehr betrug:

| Mitteilender | Kontrolliertes Unternehmen |
|--|---|
| Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich | Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart |
| Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich | Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart |
| Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich | Gerhard Porsche GmbH, Stuttgart |
| Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Österreich | Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart |
| Dipl. Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg, Österreich | Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald |
| Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg, Österreich | Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald |

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre (Mitteilende sowie Dritte) wurden dabei den jeweils anderen Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechnet wurden) 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnet: Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Hans-Peter Porsche GmbH, Wolfgang Porsche GmbH, Gerhard Porsche GmbH, Louise Daxer-Piëch GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans Michel Piëch GmbH, Porsche GmbH, jeweils Stuttgart.

Dr. Wolfgang Hils

– als Vertreter der Mitteilenden Ferdinand Piëch GmbH, Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Hans Michel Piëch GmbH, Dr. Hans Michel Piëch GmbH –

Dr. Oliver Porsche

– als Vertreter der übrigen Mitteilenden –“

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

Die Porsche Holding Gesellschaft mbH, Salzburg, Österreich, hat uns am 29. Januar 2008 gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Hiermit teile ich Ihnen im Namen der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Vogelweiderstraße 75, A-5020 Salzburg („Mitteilende“) gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart am 27. Februar 1997 die Stimmrechtsschwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 100% (875.000 Stimmrechte) betrug. Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte).

Der Mitteilenden war ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 23,57% (206.251 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG in der Fassung vom 26. Juni 1994 („a. F.“) bzw. gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG in der derzeit gültigen Fassung („n. F.“) sowie ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 76,43% (668.749 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zuzurechnen.

Der gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der Mitteilenden, der 3% oder mehr betrug, wurde tatsächlich über die Porsche GmbH, Salzburg und die Porsche GmbH, Stuttgart gehalten.

Der der Mitteilenden gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3% oder mehr: Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Hans-Peter Porsche, Gerhard Anton Porsche, Dr. Wolfgang Porsche, Louise Daxer-Piëch, Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Dr. Hans-Michel Piëch.

Dr. Oliver Porsche“

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

Herr Prof. Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche u.a., Österreich, haben uns am 29. Januar 2008 gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Die beiden Unterzeichneten teilen Ihnen hiermit im Namen und in Vollmacht der jeweils von ihnen vertretenen und im Folgenden unter 1. sowie unter 2. aufgeführten natürlichen oder juristischen Personen, die zu dem diese Mitteilung betreffenden Zeitpunkt mittelbar oder unmittelbar Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft) waren, bzw. deren Erben oder Rechtsnachfolger (im folgenden auch die „Mitteilenden“ genannt) unter Berichtigung der Mitteilung vom 5. Februar 1997 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mit:

Der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE (ehemals Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 3. Februar 1997 die Stimmrechtsschwelle von 75% überschritten und betrug zu diesem Zeitpunkt 100% (875.000 Stimmrechte). Er beträgt für die heute noch existierenden Personen auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte).

Den folgenden Mitteilenden waren die folgenden Stimmrechtsanteile aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG in der Fassung vom 26. Juni 1994 („a. F.“) bzw. gemäß § 22 Abs. 2 WpHG in der derzeit gültigen Fassung („n. F.“) zuzurechnen:

| Mitteilender nebst Anschrift | Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a.F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n.F. | |
|--|--|-------------|
| | in % | Stimmrechte |
| Prof. Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche, Zell am See, Österreich | 99,84 | 873.569 |
| Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Österreich | 87,82 | 768.461 |
| Hans-Peter Porsche, Salzburg, Österreich | 87,82 | 768.461 |
| Gerhard Anton Porsche, Mondsee, Österreich | 94,27 | 824.895 |
| Dr. Wolfgang Porsche, München | 87,82 | 768.461 |
| Dr. Oliver Porsche, Salzburg, Österreich | 99,96 | 874.625 |
| Kommerzialrat Louise Piëch, Thumersbach, Österreich | 99,80 | 873.216 |
| Louise Daxer-Piëch, Wien, Österreich | 93,89 | 821.499 |
| Mag. Josef Ahorner, Wien, Österreich | 99,24 | 868.313 |
| Mag. Louise Kiesling, Wien, Österreich | 99,24 | 868.313 |
| Dr. techn. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg, Österreich | 86,94 | 760.719 |
| Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg, Österreich | 86,94 | 760.719 |
| Porsche GmbH, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart | 76,43 | 668.749 |

Der damaligen Porsche Holding KG, Fanny-von-Lehnert Straße 1, A-5020 Salzburg (heutige Rechtsnachfolgerin: Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Vogelweiderstraße 75, A-5020 Salzburg) sowie der Porsche GmbH, Vogelweiderstraße 75, A-5020 Salzburg war jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 23,57% (206.251 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. sowie ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 76,43% (668.749 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zuzurechnen.

Die gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechneten Stimmrechte der Porsche GmbH, Salzburg wurden tatsächlich über die Porsche GmbH, Stuttgart gehalten. Die gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechneten Stimmrechte der Porsche Holding KG wurden tatsächlich über die Porsche GmbH, Salzburg und die Porsche GmbH, Stuttgart gehalten. In beiden Fällen betrug der gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 2 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 1 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der Porsche GmbH, Stuttgart 3% oder mehr.

Der den jeweils anderen Mitteilenden gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 3 WpHG a. F. bzw. § 22 Abs. 2 WpHG n. F. zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3% oder mehr: Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Hans-Peter Porsche, Dr. Wolfgang Porsche, Louise Daxer-Piëch, Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Dr. Hans-Michel Piëch, Porsche GmbH, Stuttgart.

Dr. Wolfgang Hils

– als Vertreter der Mitteilenden Kommerzialrat Louise Piëch, Dr. techn. h. c. Ferdinand Piëch und Dr. Hans Michel Piëch –

Dr. Oliver Porsche

– als Vertreter der übrigen Mitteilenden –“

Mitteilung vom 6. August 2008:

Die Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich teilte uns am 6. August 2008 als Korrektur zur Mitteilung vom 5. August 2008 folgendes mit:

„Der Stimmrechtsanteil der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung mit dem Sitz in Wien, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, HRB 724512 des Amtsgerichts Stuttgart, mit dem Sitz in Stuttgart und der Geschäftsanschrift Porscheplatz 1, D-70435 Stuttgart, hat am 30. Juli 2008 jeweils die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% der Stimmrechte überschritten und beträgt zu diesem Tag 100% der Stimmrechte.

Davon sind der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung 13,16% der Stimmrechte (11.517.300 Stimmrechte von insgesamt 87.500.000 Stimmrechten) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnenden Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Dipl. Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, FN 202342 m, mit dem Sitz in Salzburg, Österreich; Ferdinand Piëch GmbH, HRB 163967 des Amtsgerichts München, mit dem Sitz in Grünwald, Deutschland.

Ferner sind der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung gemäß § 22 Abs. 2 WpHG 86,84% der Stimmrechte (75.982.700 Stimmrechte von insgesamt 87.500.000 Stimmrechten) von Aktionären zuzurechnen, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3% oder mehr beträgt, weil die Ferdinand Piëch GmbH als Tochterunternehmen der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung mit diesen Aktionären ihr Verhalten in Bezug auf die Porsche Automobil Holding SE auf Grund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt. Die der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung nach § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnenden Stimmrechte werden von folgenden Gesellschaften gehalten: Hans-Michel Piëch GmbH, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung.“

Mitteilung vom 19. Dezember 2008:

Am 19. Dezember 2008 hat uns Herr Dr. Oliver Porsche, Österreich im Namen und in Vollmacht der Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland unter Berichtigung der Mitteilung vom 3. Januar 2003 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Familie Porsche Beteiligung GmbH an der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart am 30. Dezember 2002 die Stimmrechtsschwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte) betrug. Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (87.500.000 Stimmrechte).

Zurechnung am 30. Dezember 2002

Der Familie Porsche Beteiligung GmbH waren am 30. Dezember 2002 49,90% der Stimmrechte (4.365.970 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3% oder mehr: Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, Porsche GmbH, jeweils Stuttgart, Deutschland.

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

Zum heutigen Zeitpunkt sind der Familie Porsche Beteiligung GmbH 75,57% der Stimmrechte (661.208.000 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre beträgt 3% oder mehr: Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland.

Mitteilung vom 19. Dezember 2008:

Am 19. Dezember 2008 hat uns Herr Dr. Oliver Porsche, Österreich im eigenen Namen bzw. im Namen und in Vollmacht der im Folgenden aufgeführten Personen (im folgenden auch die 'Mitteilenden' genannt) unter Berichtigung der Korrekturmitteilung aus Januar 2007, veröffentlicht am 2. Februar 2007, gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1 WpHG mitgeteilt, dass die Höhe ihres jeweiligen Stimmrechtsanteils an der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart am 1. April 2002 100% (8.750.000 Stimmrechte) betrug. Sie beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (87.500.000 Stimmrechte).

Zurechnung am 1. April 2002

Den Mitteilenden waren diese Stimmrechte am 1. April 2002 gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 22 Abs. 2 WpHG wie folgt zuzurechnen:

| Mitteilender nebst Anschrift | Zurechnung gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG | | Zurechnung gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 2 WpHG | |
|-----------------------------------|--|-------------|---|-------------|
| | in % | Stimmrechte | in % | Stimmrechte |
| Mag. Josef Ahorner, Österreich | 7,64 | 668.750 | 92,36 | 8.081.250 |
| Mag. Louise Kiesling, Österreich | 7,64 | 668.750 | 92,36 | 8.081.250 |
| Dr. Oliver Porsche, Österreich | 12,26 | 1.072.740 | 87,74 | 7.677.260 |
| Kai Alexander Porsche, Österreich | 12,26% | 1.072.740 | 87,74 | 7.677.260 |
| Mark Philipp Porsche, Österreich | 12,26% | 1.072.740 | 87,74 | 7.677.260 |
| Peter Daniell Porsche, Österreich | 12,22% | 1.068.960 | 87,78 | 7.681.040 |

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

| Mitteilender | Kontrolliertes Unternehmen |
|--|--|
| Mag. Josef Ahorner, Mag. Louise Kiesling | Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg Louise Daxer-Piëch GmbH, Stuttgart |
| Dr. Oliver Porsche, Kai Alexander Porsche, Mark Philipp Porsche | Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Stuttgart |
| Peter Daniell Porsche | Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Stuttgart |

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre wurden den Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet wurden) 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Hans-Peter Porsche GmbH, Wolfgang Porsche GmbH, Gerhard Porsche GmbH, Louise Daxer-Piëch GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, Porsche GmbH, jeweils Stuttgart, Deutschland.

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt
Den Mitteilenden sind diese Stimmrechte zum heutigen Zeitpunkt gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, § 22 Abs. 2 WpHG wie folgt zuzurechnen:

| Mitteilender nebst Anschrift | Zurechnung gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG | | Zurechnung gemäß § 22 Abs. 2 WpHG | |
|-----------------------------------|--|-------------|-----------------------------------|-------------|
| | in % | Stimmrechte | in % | Stimmrechte |
| Mag. Louise Kiesling, Österreich | 25,67 | 224.611.000 | 74,33 | 650.389.000 |
| Dr. Oliver Porsche, Österreich | 25,67 | 224.611.000 | 74,33 | 650.389.000 |
| Kai Alexander Porsche, Österreich | 25,67 | 224.611.000 | 74,33 | 650.389.000 |
| Mark Philipp Porsche, Österreich | 25,67 | 224.611.000 | 74,33 | 650.389.000 |
| Peter Daniell Porsche, Österreich | 24,43 | 223.792.000 | 75,57 | 661.208.000 |

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

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

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden den Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden) zum heutigen Zeitpunkt 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland, Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland.

Mitteilung vom 14. Mai 2009:

Am 23. Dezember 2008 um 19.22 Uhr wurde von der Porsche Automobil Holding SE eine 'Korrektur der Veröffentlichung einer sonstigen Stimmrechtsmitteilung' veröffentlicht, die als 'Korrektur einer Veröffentlichung gemäß § 25 Abs. 1 WpHG a.F.' bezeichnet wurde. Berichtigend wird hiermit mitgeteilt, dass es sich um die 'Korrektur der Veröffentlichung einer Stimmrechtsmitteilung gemäß § 21 Abs. 1 WpHG' sowie die 'Korrektur einer Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG' gehandelt hat.

Nachfolgend wird nochmals der Wortlaut der Veröffentlichung vom 23. Dezember 2008 um 19.22 Uhr wiedergegeben:

'Am 19. Dezember 2008 hat uns Herr Dr. Oliver Porsche, Österreich im Namen und in Vollmacht der Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland unter Berichtigung der Mitteilung vom 3. Januar 2003 gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Familie Porsche Beteiligung GmbH an der Porsche Automobil Holding SE (damals firmierend unter Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft), Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart am 30. Dezember 2002 die Stimmrechtsschwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 100% (8.750.000 Stimmrechte) betrug. Er beträgt auch zum heutigen Zeitpunkt 100% (87.500.000 Stimmrechte).

Zurechnung am 30. Dezember 2002

Der Familie Porsche Beteiligung GmbH waren am 30. Dezember 2002 49,90% der Stimmrechte (4.365.970 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre betrug 3% oder mehr: Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, Porsche GmbH, jeweils Stuttgart, Deutschland.

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

Zum heutigen Zeitpunkt sind der Familie Porsche Beteiligung GmbH 75,57% der Stimmrechte (661.208.000 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Der gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnete Stimmrechtsanteil der folgenden Aktionäre beträgt 3% oder mehr: Familien Porsche-Daxer-Piëch Beteiligung GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland.'

Mitteilung vom 1. September 2009:

Am 01.09.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

„(1) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG melden wir hiermit für und im Namen des Staates Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, P.O. Box: 23224, Doha, Qatar, dass seine indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte), die gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG dem Staat Qatar zuzurechnen sind. Die

Stimmrechte, die sämtlich dem Staat Qatar zuzurechnen sind, werden von den folgenden Unternehmen, die durch ihn kontrolliert werden und deren zuzurechnender Anteil an den Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

- (a) Qatar Investment Authority, P.O. Box: 23224, Doha, Qatar;
- (b) Qatar Holding LLC, Qatar Finance Centre, 8th Floor, Q-Tel Tower, West Bay, Doha, Qatar;
- (c) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., 65 Boulevard Grande-Duchesse Charlotte, L-1331, Luxemburg;
- (d) Qatar Holding Netherlands B.V., Prins Bernhardplein 200, 1097 JB Amsterdam, Niederlande.

(2) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG geben wir hiermit für und im Namen der Qatar Investment Authority, P.O. Box: 23224, Doha, Qatar bekannt, dass ihre indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte), die sämtlich gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG der Qatar Investment Authority zuzurechnen sind. Die Stimmrechte, die der Qatar Investment Authority gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen sind, werden von den bereits unter (1) (b) bis (d) aufgeführten Unternehmen gehalten, die durch sie kontrolliert werden und deren zuzurechnender Anteil an den Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3 % oder mehr beträgt.

(3) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG geben wir hiermit für und im Namen der Qatar Holding LLC, Qatar Finance Centre, 8th Floor, Q-Tel Tower, West Bay, Doha, Qatar bekannt, dass ihre indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte), die sämtlich gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG der Qatar Holding LLC zuzurechnen sind. Die Stimmrechte, die der Qatar Holding LLC gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen sind, werden von den bereits unter (1) (c) bis (d) aufgeführten Unternehmen gehalten, die durch sie kontrolliert werden und deren zuzurechnender Anteil an den Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3 % oder mehr beträgt.

(4) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG geben wir hiermit für und im Namen der Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., 65 Boulevard Grande-Duchesse Charlotte, L-1331, Luxemburg bekannt, dass ihre indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte), die sämtlich gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG der Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. zuzurechnen sind. Die Stimmrechte, die der Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen sind, werden von dem bereits unter (1) (d) aufgeführten Unternehmen gehalten, das durch sie kontrolliert wird und dessen zuzurechnender Anteil an den Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE 3 % oder mehr beträgt.

(5) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG geben wir hiermit für und im Namen der Qatar Holding Netherlands B.V., Prins Bernhardplein 200, 1097 JB Amsterdam, Niederlande bekannt, dass ihre direkten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte).

Frankfurt am Main, den 1. September 2009"

Mitteilung vom 18. Dezember 2009:

Am 18.12.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

„gemäß § 21 Abs. 1 WpHG melden wir hiermit für und im Namen der Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland, dass ihre direkten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten und die Schwelle von 10 % am 18. Dezember 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10 % der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betragen (8.750.000 Stimmrechte).

Frankfurt am Main, den 18. Dezember 2009“

Mitteilung vom 5. Oktober 2010:

Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 5. Oktober 2010 mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE am 29. September 2010 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 50% und 75% überschritten hat und zu diesem Tag 90,00% (78.750.000 Stimmrechte) beträgt.

1. Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG 24,43% der Stimmrechte (21.379.200 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG über die folgenden kontrollierten Unternehmen zuzurechnen, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE 3% oder mehr beträgt: Wolfgang Porsche GmbH und Familie Porsche Beteiligung GmbH, jeweils Grünwald.

2. Weiterhin sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG davon 65,57% der Stimmrechte (57.370.800 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 Satz 1 WpHG aus den von den folgenden Unternehmen gehaltenen Aktien zuzurechnen, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3% oder mehr beträgt: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Ferdinand Piëch GmbH, Hans-Michel Piëch GmbH, jeweils Grünwald, und Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.

[22] Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben am 13. Oktober 2010 die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung abgegeben und den Aktionären der Porsche SE auf der Homepage www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht.

[23] Honoraraufwand

Das für das Rumpfgeschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH, Stuttgart, gemäß § 285 Nr. 17 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

| T€ | RGJ 2010 | 2009/10 |
|---------------------------------|--------------|--------------|
| Abschlussprüfung | 330 | 253 |
| Sonstige Bestätigungsleistungen | 0 | 993 |
| Steuerberatungsleistungen | 1.000 | 1.885 |
| Sonstige Leistungen | 787 | 1.101 |
| | 2.117 | 4.232 |

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

[24] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen für das RGJ 2010 insgesamt 944 Tausend Euro (Geschäftsjahr 2009/10: insgesamt 1.853 Tausend Euro). Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 belaufen sich auf 640 Tausend Euro (Geschäftsjahr 2009/10: 2.209 Tausend Euro). Die individualisierten Bezüge sind im Lagebericht dargestellt.

[25] Anteilsbesitzliste

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) | Höhe des Anteils am Kapital in % | | | Eigenkapital in Tsd. Landeswährung | Ergebnis in Tsd. Landeswährung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|-------------------|-------------------------------------|--------|----------|--|--------------------------------------|---------|------|
| | | | 31.12.2010 | direkt | indirekt | | | | |
| Verbundene Unternehmen - Inland | | | | | | | | | |
| Porsche Erste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart | EUR | | 100,00 | - | - | 23 | 0 | 4) 5) | 2010 |
| Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart | EUR | | 100,00 | - | - | 25 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Zwischenholding Konzern | | | | | | | | | |
| Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart | EUR | | 50,10 | 49,90 | 100,00 | 7.335.481 | 205.321 | 4) | 2010 |
| Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 5.876.457 | - | 1) 4) | 2010 |
| ING Leasing GmbH & Co. Fox OHG, Börsen | EUR | | - | 95,00 | 95,00 | 96.403 | 1.218 | 4) | 2010 |
| Karosseriewerk Porsche GmbH & Co. KG, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 1.534 | 40 | 4) | 2010 |
| Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg am Neckar | EUR | | - | 74,80 | 74,80 | 4.922 | 4.304 | 4) | 2010 |
| PIKS Porsche-Information-Kommunikation-Services GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 790 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 700 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 9.125 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 43 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Dritte Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 23 | 0 | 4) | 2010 |
| Porsche Engineering Group GmbH, Weissach | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 4.000 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 1.601 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | -65.910 | 904 | 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 24.052 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Bietigheim-Bissingen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 57 | 2 | 4) | 2010 |
| Porsche Leipzig GmbH, Leipzig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.500 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen | EUR | | - | 65,00 | 65,00 | 15.848 | -531 | 4) | 2010 |
| Porsche Logistik GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 1.000 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.500 | - | 1) 4) | 2010 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) | Höhe des Anteils am Kapital in % | | | Eigenkapital in Tsd. Landeswährung | Ergebnis in Tsd. Landeswährung | Fußnote | Jahr |
|--|---------|-------------------|-------------------------------------|--------|----------|--|--------------------------------------|---------|------|
| | | | 31.12.2010 | direkt | indirekt | | | | |
| Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 1.700 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Bietigheim-Bissingen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 24 | -1 | 4) | 2010 |
| Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Mannheim | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.433 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.500 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 58.311 | - | 1) 4) | 2010 |
| Porsche Verwaltungsgesellschaft mbH, Bietigheim-Bissingen | EUR | | - | 65,00 | 65,00 | 31 | 1 | 4) | 2010 |
| Porsche Vierte Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 24 | 0 | 4) | 2010 |
| Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.556 | - | 1) 4) | 2010 |
| Widro GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 23 | 0 | | 2009 |
| Volkswagen Konzern | | | | | | | | | |
| Volkswagen AG, Wolfsburg | EUR | | 32,19 | - | 32,19 | 17.072.034 | 1.549.524 | | 2010 |
| 4Collection GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 25 | - | 1) | 2009 |
| ASB Autohaus Berlin GmbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| ASB Versicherungs- und Finanzdienst GmbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| AUDI AG, Ingolstadt | EUR | | - | 99,55 | 99,55 | 3.451.399 | - | 1) | 2009 |
| Audi Akademie GmbH, Ingolstadt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.280 | - | 1) | 2010 |
| Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 15.703 | - | 1) | 2010 |
| AUDI Immobilien GmbH & Co. KG, Ingolstadt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 7 | 39 | | 2010 |
| AUDI Immobilien Verwaltung GmbH, Ingolstadt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 4.256 | 348 | | 2010 |
| Audi Qualifizierungsgesellschaft mbH, Ingolstadt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 25 | - | 1) | 2010 |
| Audi Retail GmbH, Ingolstadt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 77.052 | - | 1) | 2010 |
| Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 5.013 | 13 | 4) | 2009 |
| Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 100 | - | 1) | 2010 |
| Audi Zentrum Berlin GmbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 4.600 | - | 1) | 2010 |
| AUDI Zentrum Berlin Lichtenberg GmbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Audi Zentrum Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 8.500 | - | 1) | 2010 |
| Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 13.400 | - | 1) | 2010 |
| Audi Zentrum Hannover GmbH, Hannover | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 11.800 | 3.300 | 1) | 2010 |
| Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 9.500 | - | 1) | 2010 |
| Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 6.700 | - | 1) | 2010 |
| Auto 5000 GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 10.000 | - | 1) | 2010 |
| Auto Union GmbH, Ingolstadt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 354 | - | 1) | 2010 |
| Autohaus Albrechtstraße GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| Autohaus Gawe GmbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| Autohaus Hochstraße GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 27 | - | 1) 7) | 2010 |
| Autohaus Leonrodstraße GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 243 | - | 1) 7) | 2010 |
| Auto-Lackier-Center GmbH, Chemnitz | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 650 | 219 | | 2009 |
| Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 80.090 | - | 1) | 2010 |
| Automotive Safety Technologies GmbH, Gaimersheim | EUR | | - | 75,50 | 75,50 | 1.513 | 12 | | 2009 |
| Autostadt GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 50 | - | 1) | 2009 |
| AutoVision GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 41.130 | - | 1) | 2010 |
| AVG Automobil Vertriebsgesellschaft mbH, Hannover | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 0 | 0 | | 2009 |
| AZU Autoteile und -zubehör Vertriebs GmbH, Dreieich | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 56 | -3 | | 2009 |
| B. +V. Grundstücks- Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH, Koblenz | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 71 | 5 | | 2009 |
| B. +V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co KG, Koblenz | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 13.196 | -364 | | 2009 |
| Brandenburgische Automobil GmbH, Potsdam | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.580 | -124 | | 2009 |
| Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 25 | - | 1) | 2010 |
| Carmaq GmbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 3.100 | - | 1) | 2009 |
| carmobility GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| CC WellCom GmbH, Potsdam | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 124.351 | - | 1) | 2010 |
| Daraja Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz-Kastel - Wiesbaden | EUR | | - | 94,00 | 94,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Eberhardt Kraftfahrzeug GmbH & Co. KG, Ulm | EUR | | - | 98,59 | 98,59 | 512 | 1.131 | 7) | 2010 |
| Eberhardt Verwaltungsgesellschaft mbH, Ulm | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| F. Haberl & Co. GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Fahr- und Sicherheitstraining FuS GmbH, Ingolstadt | EUR | | - | 27,45 | 27,45 | 53 | 888 | | 2009 |
| Groupe Volkswagen France Grundstücksgesellschaft mbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 27 | 1 | | 2009 |
| H & S Versicherungs- und Finanzierungs- Vermittlung GmbH, Ulm | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| Haberl Beteiligungs-GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 16.174 | - | 1) 7) | 2010 |
| Held & Ströhle GmbH & Co. KG, Ulm | EUR | | - | 70,30 | 70,30 | 1.417 | 730 | 7) | 2010 |
| Held & Ströhle GmbH, Ulm | EUR | | - | 70,30 | 70,30 | - | - | 7) | 2010 |
| Italdesign-Giugiaro Deutschland GmbH, Göttingen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 27 | 152 | 7) | 2010 |
| Karosserie- und Lackierzentrum Potsdam GmbH & Co. KG, Potsdam | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 957 | 192 | | 2009 |
| Karosserie- und Lackierzentrum Potsdam Verwaltungs-GmbH, Potsdam | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 47 | -1 | | 2009 |
| Kunden Club GmbH des Volkswagen-Konzerns, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 144 | - | 1) | 2009 |
| LOCATOR Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH und Volkswagen AG in GbR, Pullach | EUR | | - | - | - | - | - | | 2009 |
| MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 11.267 | -2.621 | 7) | 2010 |
| MAHAG Beteiligungs GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) | Höhe des Anteils am Kapital in % | | | Eigenkapital in Tsd. Landeswährung | Ergebnis in Tsd. Landeswährung | Fußnote | Jahr |
|--|---------|-------------------|-------------------------------------|----------|--------|--|--------------------------------------|---------|------|
| | | | direkt | indirekt | Gesamt | | | | |
| MAHAG GmbH, München | EUR | 31.12.2010 | - | 100,00 | 100,00 | 78.338 | - | 7) 13) | 2010 |
| MAHAG Holding GmbH & Co. oHG, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 3.336 | 1.538 | 7) | 2010 |
| MAHAG Münchener Automobil-Handel Haberl GmbH Dresden, Dresden | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| MAHAG Sportwagen Zentrum München Süd GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.205 | - | 1) 7) | 2010 |
| MAHAG Sportwagen-Zentrum GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 5.056 | - | 1) 7) | 2010 |
| MAHAG Verwaltungs GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| MMI Marketing Management Institut GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 512 | - | 1) | 2009 |
| Motorent München Autovermietung GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| NSU GmbH, Neckarsulm | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 326 | - | 1) | 2010 |
| quattro GmbH, Neckarsulm | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 100 | - | 1) | 2010 |
| Raffay Versicherungsdienst GmbH, Hamburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 153 | - | 1) | 2009 |
| Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 41.143 | 1.832 | | 2009 |
| Scania Danmark GmbH, Flensburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 212 | 11 | | 2009 |
| Scania Deutschland GmbH, Koblenz | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 35.289 | 0 | | 2009 |
| Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 37.221 | 1.798 | | 2009 |
| Scania Flensburg GmbH, Flensburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 362 | 3 | | 2009 |
| Scania Vertrieb und Service GmbH, Kerpen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 5.332 | 0 | | 2009 |
| Scania Vertrieb und Service GmbH, Koblenz | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 868 | 629 | | 2009 |
| Seat Deutschland GmbH, Morfelden-Walldorf | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 28.710 | 8.444 | | 2009 |
| SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Frankfurt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 244 | -66 | | 2009 |
| SITECH Sitztechnik GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 45.834 | 3.109 | | 2009 |
| SkodaAuto Deutschland GmbH, Weiterstadt | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 16.153 | 8.280 | | 2010 |
| Sportwagen am Olympiapark GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 4.646 | - | 1) 7) | 2010 |
| Sportwagen GmbH Donautal, Ulm | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 1.805 | - | 1) 7) | 2010 |
| Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.763 | - | 1) | 2009 |
| Versicherungs- und Finanzierungsdienst München Haberl GmbH, München | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 7) | 2010 |
| VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 3.127 | 690 | 3) | 2009 |
| Vollm Volkswagen Immobilien Vermietungsgesellschaft für VW-/Audi-Handlerbetriebe mbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 26 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 6.026 | - | 1) 14) | 2009 |
| Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 6.439 | - | 1) | 2009 |
| Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt a.M. | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.979 | - | 13) | 2009 |
| Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 35.371 | - | 1) | 2009 |
| VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 12.902 | - | 1) | 2009 |
| Volkswagen Automobile Ostfriesland GmbH, Aurich | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 1.733 | - | 1) | 2009 |
| Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 7.382 | - | 1) | 2009 |
| Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 4.407 | - | 1) | 2009 |
| Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 3.929.684 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Business Services GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 26 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 5.369 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Design Center Potsdam GmbH, Potsdam | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.521 | - | 1) | 2009 |
| VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 3.951.495 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Financial Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 507.814 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 100 | - | 1) | 2009 |
| Volkswagen Gewerbegrund GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 86.012 | - | 1) | 2009 |
| Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 154.330 | 5.780 | | 2009 |
| Volkswagen Immobilien Service GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 5.761 | 31 | | 2009 |
| Volkswagen Insurance Brokers GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 816 | -260 | | 2009 |
| Volkswagen Klassik GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 25 | - | 1) 5) | 2010 |
| Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 219.123 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 511 | 232.470 | | 2010 |
| Volkswagen Logistics GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 745 | 100 | | 2009 |
| Volkswagen Motorsport GmbH, Hannover | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.034 | - | 1) 14) | 2009 |
| Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH, Baunatal | EUR | | - | 51,40 | 51,40 | 29 | 0 | | 2009 |
| Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal | EUR | | - | 53,37 | 53,37 | 47.000 | 72.547 | | 2009 |
| Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 10.130 | - | 13) | 2010 |
| Volkswagen Procurement Services GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 100 | - | 1) | 2009 |
| Volkswagen Qualifizierungsgesellschaft mbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 503 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen R GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 7.900 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Retail Dienstleistungsgesellschaft mbH, Berlin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 26 | 0 | 13) 14) | 2009 |
| VOLKSWAGEN Retail GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 135.234 | - | 1) | 2009 |
| Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 515.718 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Sachsen Immobilienverwaltungs GmbH, Zwickau | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 76.695 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Versicherung Aktiengesellschaft, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 42.055 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen Versicherungsvermittlung GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 49.529 | 12.560 | | 2010 |
| Volkswagen Vertriebsbetriebsgesellschaft mbH, Chemnitz | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 695 | 14 | | 2009 |
| Volkswagen Zentrum Bochum GmbH, Bochum | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 5) | 2010 |
| Volkswagen Zentrum Bochum Verwaltungsgesellschaft mbH, Bochum | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 1) 5) | 2010 |
| Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 8.969 | - | 1) | 2010 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) 31.12.2010 | Hohe des Anteils am Kapital in % | | Eigenkapital in Tsd. Landeswährung | Ergebnis in Tsd. Landeswährung | Fußnote | Jahr | |
|--|---------|---------------------------------|-------------------------------------|----------|--|--------------------------------------|----------|------|--------|
| | | | direkt | indirekt | | | | | Gesamt |
| Volkswagen-Bildungsinstitut GmbH, Zwickau | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 256 | - | 1) | 2010 |
| Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 54.369 | - | 1) | 2010 |
| VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 134.414 | - | 1) | 2010 |
| VW Wohnungs GmbH & Co. KG, Wolfsburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 83.865 | 15.499 | | 2009 |
| VWL Funding 2008-1 GmbH, Braunschweig | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 25 | - | 5) | 2010 |
| Weser-Ems Vertriebsgesellschaft mbH, Bremen | EUR | | - | 81,25 | 81,25 | 6.467 | 2.453 | | 2009 |
| ZENDA Dienstleistungen GmbH, Würzburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 841 | 248 | | 2009 |
| Verbundene Unternehmen - Ausland | | | | | | | | | |
| Porsche Holding Finance plc., Dublin | EUR | | 100,00 | - | - | 5.901 | 416 | 4) | 2010 |
| Porsche Zwischenholding Konzern | | | | | | | | | |
| Centro Porsche Padova S.r.L., Padua, Italien | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 62 | -148 | 4) | 2010 |
| EURO Select Quality Parts, Inc., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | -4 | - | 4) | 2010 |
| Farsund Aluminium Casting AS, Farsund, Norwegen | NOK | 7,8105 | - | 70,00 | 70,00 | 15.100 | 0 | | 2009 |
| LLC Porsche Center Moscow, Moskau, Russland | RUB | 40,9449 | - | 100,00 | 100,00 | 78.786 | -2.858 | | 2010 |
| LLC Porsche Financial Services Russland, Moskau, Russland | RUB | 40,9449 | - | 100,00 | 100,00 | 6.172 | 2.925 | | 2010 |
| LLC Porsche Russland, Moskau, Russland | RUB | 40,9449 | - | 100,00 | 100,00 | 364.228 | -204.413 | | 2010 |
| Mieschke Hofmann und Partner (Schweiz) AG, Zürich, Schweiz | CHF | 1,2515 | - | 74,80 | 74,80 | 879 | 586 | 4) | 2010 |
| PCREST Ltd., Halifax/Nova Scotia, Kanada | CAD | 1,3355 | - | 100,00 | 100,00 | 3 | - | 4) | 2010 |
| PCTX LLC, Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 497 | -3 | 4) | 2010 |
| Porsacentre S.L., Barcelona, Spanien | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 686 | -26 | 4) | 2010 |
| Porsamadrid S.L., Madrid, Spanien | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.265 | -37 | 4) | 2010 |
| Porsche (China) Motors Limited, Guangzhou, China | CNY | 8,8212 | - | 75,00 | 75,00 | 821.563 | 682.564 | | 2010 |
| Porsche Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur | SGD | 1,7162 | - | 100,00 | 100,00 | 2.889 | 130 | 4) | 2010 |
| Porsche Aviation Products, Inc., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 619 | 1 | 4) | 2010 |
| Porsche Business Services, Inc., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 7.685 | 5.793 | 4) | 2010 |
| Porsche Canadian Funding Limited Partnership, Ontario, Kanada | CAD | 1,3355 | - | 100,00 | 100,00 | 33.609 | 871 | 4) | 2010 |
| Porsche Canadian Investment ULC, Halifax/Nova Scotia, Kanada | CAD | 1,3355 | - | 100,00 | 100,00 | 742 | -1 | 4) | 2010 |
| Porsche Capital LLC, Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 22.282 | 2.313 | 4) | 2010 |
| Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood, Australien | AUD | 1,3157 | - | 100,00 | 100,00 | 34.880 | 709 | 4) | 2010 |
| Porsche Cars Canada Ltd., Toronto/Ontario, Kanada | CAD | 1,3355 | - | 100,00 | 100,00 | 9.518 | -3.832 | 4) | 2010 |
| Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading, England | GBP | 0,8623 | - | 100,00 | 100,00 | 45.985 | 2.319 | 4) | 2010 |
| Porsche Cars North America, Inc., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 152.890 | 20.672 | 4) | 2010 |
| Porsche Center Pudong Ltd., Shanghai, China | CNY | 8,8212 | - | 75,00 | 75,00 | 25.577 | 5.094 | | 2010 |
| Porsche Central Eastern Europe s.r.o., Prag, Tschechische Republik | CZK | 25,0958 | - | 100,00 | 100,00 | 14.627 | 1.794 | 4) | 2010 |
| Porsche Consulting Brasil Ltda., Sao Paulo, Brasilien | BRL | 2,2212 | - | 100,00 | 100,00 | -1.088 | -1.162 | 4) | 2010 |
| Porsche Consulting Italia S.r.L., Mailand, Italien | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 1.182 | 86 | 4) | 2010 |
| Porsche Design GmbH, Zell am See, Österreich | EUR | | - | 65,00 | 65,00 | 5.003 | 156 | 4) | 2010 |
| Porsche Design Great Britain Limited, London, Großbritannien | GBP | 0,8623 | - | 65,00 | 65,00 | -14 | 91 | 4) | 2010 |
| Porsche Design Italia S.r.L., Padua, Italien | EUR | | - | 65,00 | 65,00 | 63 | -1 | 4) | 2010 |
| Porsche Design of America, Inc., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 65,00 | 65,00 | -2.393 | 60 | 4) | 2010 |
| Porsche Design of France SARL, Serris, Frankreich | EUR | | - | 65,00 | 65,00 | 262 | 49 | 4) | 2010 |
| Porsche Design Studio North America, Inc., Los Angeles/Kalifornien, USA | USD | 1,3388 | - | 65,00 | 65,00 | 48 | - | 4) | 2010 |
| Porsche Distribution S.A.S., Levallois-Perret, Frankreich | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 12.917 | 739 | 4) | 2010 |
| Porsche Engineering Services s.r.o., Prag, Tschechische Republik | CZK | 25,0958 | - | 100,00 | 100,00 | 18.038 | 3.832 | 4) | 2010 |
| Porsche Enterprises, Inc., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 151.556 | - | 4) | 2010 |
| Porsche Financial Management Services Ltd., Dublin, Irland | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 354 | 42 | 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services Australia, Pty. Ltd., Collingwood, Australien | AUD | 1,3157 | - | 100,00 | 100,00 | 599 | 152 | 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services Canada G.P., Mississauga/Ontario, Kanada | CAD | 1,3355 | - | 100,00 | 100,00 | 16.548 | -95 | 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services France S.A., Boulogne-Billancourt, Frankreich | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 8.340 | 436 | 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading, England | GBP | 0,8623 | - | 100,00 | 100,00 | 57.766 | 5.052 | 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services Italia S.p.A., Padua, Italien | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 20.099 | 1.443 | 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services Japan K.K., Tokyo, Japan | JPY | 108,86 | - | 100,00 | 100,00 | 3.079.376 | 72.473 | 4) | 2010 |
| Porsche Financial Services Schweiz AG, Zug/Steinhausen, Schweiz | CHF | 1,2515 | - | 100,00 | 100,00 | 2.094 | 1.729 | 16) | 2010 |
| Porsche Financial Services, Inc., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 32.157 | 2.200 | 4) | 2010 |
| Porsche France S.A., Boulogne-Billancourt, Frankreich | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 54.329 | 2.424 | 4) | 2010 |
| Porsche Funding LLC, Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 0 | - | 4) | 2010 |
| Porsche Funding Ltd. Partnership, Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 260.749 | 1.332 | 4) | 2010 |
| Porsche Haus S.r.L., Mailand, Italien | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 16 | -290 | 4) | 2010 |
| Porsche Hong Kong Limited, Hong Kong, China | HKD | 1,4510 | - | 75,00 | 75,00 | 220.964 | 165.704 | | 2010 |
| Porsche Ibérica S.A., Madrid, Spanien | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 61.635 | 1.070 | 4) | 2010 |
| Porsche International Financing plc., Dublin, Irland | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 40.773 | 24 | 4) | 2010 |
| Porsche International Reinsurance Ltd., Dublin, Irland | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 20.256 | 6.707 | 4) | 2010 |
| Porsche Investment Corporation, Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 105 | 0 | 4) | 2010 |
| Porsche Italia S.p.A., Padua, Italien | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 94.592 | -983 | 4) | 2010 |
| Porsche Japan K.K., Tokyo, Japan | JPY | 108,86 | - | 100,00 | 100,00 | 2.326.338 | 149.501 | 4) | 2010 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) 31.12.2010 | Hohe des Anteils am Kapital in % | | | Eigenkapital in Tsd. Landeswährung | Ergebnis in Tsd. Landeswährung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|---------------------------------|-------------------------------------|----------|--------|--|--------------------------------------|---------|------|
| | | | direkt | indirekt | Gesamt | | | | |
| Porsche Latin America, Inc., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 1.107 | 72 | 4) | 2010 |
| Porsche Lease Owner Trust 2009, Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 25.159 | 742 | 4) | 2010 |
| Porsche Leasing Ltd., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 0 | - | 4) | 2010 |
| Porsche Liquidity LLC, Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 22.298 | 6.946 | 4) | 2010 |
| Porsche Logistic Services LLC, Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 643 | -132 | 4) | 2010 |
| Porsche Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 21.446 | 2.184 | 4) | 2010 |
| Porsche Motorsport North America, Inc., Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | 4.769 | -76 | 4) | 2010 |
| Porsche Retail Group Australia Pty. Ltd., Collingwood, Australien | AUD | 1,3157 | - | 100,00 | 100,00 | 10.159 | 748 | 4) | 2010 |
| Porsche Retail Group Ltd., Reading, England | GBP | 0,8623 | - | 100,00 | 100,00 | 14.590 | 798 | 4) | 2010 |
| Porsche Reverse Inquiry Venerable Amortizing Trust, Wilmington/Delaware, USA | USD | 1,3388 | - | 100,00 | 100,00 | -308 | -49 | 4) | 2010 |
| Porsche Schweiz AG, Zug/Steinhausen, Schweiz | CHF | 1,2515 | - | 100,00 | 100,00 | 3.409 | -117 | 16) | 2010 |
| Porsche Services España S.L., Madrid, Spanien | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 493 | -83 | 4) | 2010 |
| PPF Holding AG, Zug, Schweiz | CHF | 1,2515 | - | 100,00 | 100,00 | 4.280 | -5 | 4) | 2010 |
| Volkswagen Konzern | | | | | | | | | |
| 1998 Ltd., Springfield, Virginia | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | -500 | - | 2009 |
| Aconcagua Vehiculos Comerciales S.A., Mendoza | ARS | 5,3086 | - | 100,00 | 100,00 | 10.223 | 632 | - | 2009 |
| Aktiebolaget Tönseth & Co, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 9.167 | 1.152 | - | 2009 |
| Amer Assurantien B.V., Amersfoort | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2009 |
| Apolo Administradora de Bens S/S Ltda., São Bernardo do Campo, SP | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | - | 0 | - | 2009 |
| ASSVALO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AUXILIARES DO SETOR DE SEGUROS LTDA., São Paulo | BRL | 2,2177 | - | 70,00 | 70,00 | 1.621 | 84 | - | 2009 |
| Astur Wagen, S.A., Gijón | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 3.297 | -74 | - | 2009 |
| Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking | CNY | 8,8220 | - | 100,00 | 100,00 | 57.872 | 5.921 | - | 2010 |
| Audi Akademie Hungaria Kft., Győr | HUF | 277,9500 | - | 100,00 | 100,00 | 53.388 | 14.821 | - | 2009 |
| Audi Australia Pty. Ltd., Zetland | AUD | 1,3136 | - | 100,00 | 100,00 | 86.440 | 8.494 | - | 2010 |
| AUDI AUSTRALIA RETAIL OPERATIONS PTY LTD, Zetland | AUD | 1,3136 | - | 100,00 | 100,00 | 1.269 | -168 | - | 2010 |
| Audi Brasil Distribuidora de Veiculos Ltda., São Paulo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 62.070 | 31.190 | - | 2010 |
| AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 407.168 | 21.004 | - | 2010 |
| Audi Canada Inc., Ajax, Ontario | CAD | 1,3322 | - | 100,00 | 100,00 | 5.432 | 6.672 | - | 2010 |
| AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 5.213.202 | 597.779 | - | 2010 |
| Audi Japan K.K., Tokio | JPY | 108,6500 | - | 100,00 | 100,00 | 7.205.613 | 1.192.337 | - | 2010 |
| Audi Japan Sales K.K., Tokio | JPY | 108,6500 | - | 100,00 | 100,00 | 1.096.353 | 117.637 | - | 2010 |
| Audi of America, LLC, Herndon, Virginia | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | 145.119 | 39.549 | - | 2010 |
| Audi Real Estate S.L., El Prat de Llobregat | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 24.399 | -28 | - | 2009 |
| AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur | SGD | 1,7136 | - | 100,00 | 100,00 | 10.925 | 5.425 | - | 2009 |
| AUDI TAIWAN CO., LTD., Taipeh | TWD | 38,9450 | - | 100,00 | 100,00 | 337.458 | -234.960 | - | 2009 |
| Audi Tooling Barcelona, S.L., Barcelona | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 3.132 | 354 | - | 2009 |
| Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul | KRW | 1,499,0600 | - | 100,00 | 100,00 | 43.313.619 | 24.962.213 | - | 2010 |
| Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | 42.811 | 12.042 | - | 2010 |
| Automobile Villers Services S.A.S., Villers-Cotterêts | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 202 | 86 | - | 2009 |
| Automobili Lamborghini America, LLC, Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | 703 | 636 | - | 2010 |
| Automobili Lamborghini Holding S.p.A., Sant'Agata Bolognese | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 933.213 | -57.184 | 12) | 2010 |
| Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 343.974 | -31.802 | - | 2009 |
| Automotores del Atlantico S.A., Mar del Plata | ARS | 5,3086 | - | 100,00 | 100,00 | 13.852 | 691 | - | 2009 |
| Automotores Pesados S.A., Tucumán | ARS | 5,3086 | - | 99,38 | 99,38 | 27.075 | 4.601 | - | 2009 |
| Autovisão Brasil Desenvolvimento de Negócios Ltda., São Bernardo do Campo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 143 | -38 | - | 2009 |
| AutoVision Magyarország Kft., Győr | HUF | 277,9500 | - | 100,00 | 100,00 | 287.017 | 72.523 | - | 2009 |
| AutoVision S.A., Brüssel | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 2.476 | 240 | - | 2009 |
| AUTOVISION SLOVAKIA, s.r.o., Bratislava | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | -67 | - | 2009 |
| A-Vision - Prestação de Serviços à Indústria Automóvel, unipessoal, Lda., Palmela | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 1.882 | 526 | - | 2009 |
| A-Vision People, Empresa de trabalho temporário, unipessoal, Lda., Palmela | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 56 | -5 | - | 2009 |
| Banco Volkswagen S.A., São Paulo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 1.583.096 | 63.591 | - | 2009 |
| Barna Wagen, S.A., Barcelona | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | -1.126 | - | 2009 |
| Beers N.V., Breda | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 116.951 | -9.631 | - | 2009 |
| Bentley Insurance Services Ltd., Crewe | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | 221 | - | - | 2009 |
| Bentley Motor Cars Export Ltd., Crewe | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Bentley Motor Cars, Inc., Boston | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Bentley Motor Export Services Ltd., Crewe | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Bentley Motors Canada Ltd./ Ltee., Montreal | CAD | 1,3322 | - | 100,00 | 100,00 | 1.749 | -722 | 12) | 2009 |
| Bentley Motors Ltd., Crewe | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | -231.100 | - | 2009 |
| Bentley Motors, Inc., Boston | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2009 |
| Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 21.629 | 1.051 | - | 2010 |
| Bugatti International S.A., Luxemburg | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 4.084 | 921 | - | 2009 |
| Cariviera S.A.S., Nizza | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 9 | -626 | - | 2009 |
| Castellana Wagen, S.A., Madrid | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 2.773 | -2.166 | - | 2009 |
| Cataluña Wagen, S.A., Barcelona | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 3.459 | -1.165 | - | 2009 |
| Centre Automobile De La Riviera Car S.A.S., Nizza | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 1.094 | -729 | - | 2009 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) | Höhe des Anteils am Kapital in % | | | Eigenkapital in Tsd. | Ergebnis in Tsd. | Fußnote | Jahr |
|---|---------|-------------------|-------------------------------------|----------|--------|-------------------------|---------------------|---------|------|
| | | 31.12.2010 | direkt | indirekt | Gesamt | Landeswährung | Landeswährung | | |
| Norsk Scania AS, Oslo | NOK | 7,8000 | - | 100,00 | 100,00 | 213.378 | 94.242 | | 2009 |
| Norsk Scania Eindom AS, Oslo | NOK | 7,8000 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 6) | 2010 |
| Oy Maakunna Auto Ab, Seinäjoki | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 636 | 12 | | 2009 |
| Oy Scan-Auto Ab, Helsinki | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 26.772 | 12.169 | | 2009 |
| Park Ward & Co. Ltd., Crewe | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Park Ward Motors Inc., Boston | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok | THB | 40,1700 | - | 100,00 | 100,00 | 511 | 0 | | 2009 |
| Proarga, S.L., Pontevedra | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 598 | 102 | | 2009 |
| PSE Sverige AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 607 | 538 | | 2009 |
| PUTT ESTATES (PROPRIETARY) LIMITED, Upington | ZAR | 8,8625 | - | 100,00 | 100,00 | 1.946 | 400 | 3) | 2010 |
| Raven Air Ltd., George Town, Cayman Islands | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Reliable Vehicles Ltd., London | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Riviera Technic S.A.S., Mougins | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 675 | -507 | | 2009 |
| S.A.S. Scania Holding France, Angers | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 59.115 | 17.276 | | 2009 |
| SALLIG S.R.L. Turin | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 7.027 | -298 | 7) | 2010 |
| Scan Siam Service Co. Ltd., Bangkok | THB | 40,1700 | - | 100,00 | 100,00 | 5.195 | 2.980 | | 2009 |
| Scanexpo International S.A., Montevideo | UYU | 26,5965 | - | 100,00 | 100,00 | 213.486 | 13.256 | | 2009 |
| Scanexpo S.A., Montevideo | UYU | 26,5965 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Scania (Hong Kong) Limited, Hong Kong | HKD | 10,3856 | - | 100,00 | 100,00 | - | 825 | | 2009 |
| Scania (Malaysia) SDN BHD, Kuala Lumpur | MYR | 4,0950 | - | 100,00 | 100,00 | 43.245 | 13.182 | | 2009 |
| Scania AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 49,29 | 49,29 | 12.201.000 | 2.611.000 | | 2009 |
| Scania Administradora de Consórcios Ltda., Cotia | BRL | 2,2177 | - | 99,99 | 99,99 | 24.238 | 6.791 | | 2009 |
| Scania Argentina S.A., Buenos Aires | ARS | 5,3086 | - | 100,00 | 100,00 | 229.296 | 14.475 | | 2009 |
| Scania Asset Management AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 10.649.308 | -2.528 | | 2009 |
| Scania Australia Pty. Ltd., Melbourne | AUD | 1,3136 | - | 100,00 | 100,00 | 31.346 | 6.630 | | 2009 |
| Scania Banco Brazil, São Paulo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 40.664 | 664 | | 2009 |
| Scania Beers B.V., Breda | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 30.069 | -13.156 | | 2009 |
| Scania Belgium SA-NV, Neder-Over-Heembeek | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 59.141 | -4.949 | | 2009 |
| Scania Biler A/S, Kolding | DKK | 7,4535 | - | 100,00 | 100,00 | 29.211 | -45.001 | | 2009 |
| Scania Bosnia Herzegovina d.o.o., Sarajevo | BAM | 1,9558 | - | 100,00 | 100,00 | 2.874 | -173 | | 2009 |
| Scania Botswana (Pty) Ltd., Gaborone | BWP | 8,6254 | - | 100,00 | 100,00 | 5.592 | 3.273 | | 2009 |
| Scania Bulgaria EOOD, Sofia | BGN | 1,9558 | - | 100,00 | 100,00 | 10.831 | 912 | | 2009 |
| Scania Bus Belgium N.V.-S.A., Brüssel | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 26.714 | 732 | | 2009 |
| Scania Bus Financing AB, Stockholm | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 1.030.767 | 4.011 | | 2009 |
| Scania Central Asia LLP, Almaty | KZT | 196,9600 | - | 100,00 | 100,00 | 1.475.000 | -9.901 | | 2009 |
| Scania Chile S.A., Santiago de Chile | CLP | 625,4150 | - | 100,00 | 100,00 | 6.124.996 | -1.096.908 | | 2009 |
| Scania Colombia S.A., Bogota | COP | 2.579,9200 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Scania Comercial, S.A. de C.V., Queretaro | MXN | 16,5475 | - | 100,00 | 100,00 | 44.318 | -5.178 | 14) | 2009 |
| Scania Commercial Vehicles Renting S.L., Madrid | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 5.899 | 894 | | 2009 |
| Scania Commerciale S.p.A., Trento | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 6.068 | 147 | | 2009 |
| Scania Credit AB, Södertälje | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 4.273 | -5.242 | | 2009 |
| Scania Credit Hrvatska d.o.o., Rakište | HRK | 7,3830 | - | 100,00 | 100,00 | - | -3.540 | | 2009 |
| Scania Credit Romania IFN S.A., Ciorogârla | RON | 4,2620 | - | 100,00 | 100,00 | - | 9.036 | | 2009 |
| Scania Credit Ukraine Ltd., Kiev | UAH | 10,6560 | - | 100,00 | 100,00 | - | -16.536 | | 2009 |
| Scania CV AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 22.125 | 14.331 | | 2009 |
| Scania Czech Republic s.r.o., Prag | CZK | 25,0610 | - | 100,00 | 100,00 | 272.927 | -59.970 | | 2009 |
| Scania Danmark A/S, Herlev | DKK | 7,4535 | - | 100,00 | 100,00 | 91.805 | -36.525 | | 2009 |
| Scania Danmark Eiendom ApS, Ishøj | DKK | 7,4535 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Scania de Venezuela S.A., Valencia | VEF | 5,7398 | - | 100,00 | 100,00 | 8.222 | 2.019 | | 2009 |
| Scania del Peru S.A., Lima | PEN | 3,7741 | - | 100,00 | 100,00 | 46.791 | -3.832 | | 2009 |
| Scania Delivery Center AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 2.392 | -2.218 | | 2009 |
| Scania Driver Training SRL, Ilfov | RON | 4,2620 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Scania East Adriatic Region d.o.o., Ljubljana | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 131 | -441 | | 2009 |
| Scania Eesti AS, Tallinn | EEK | 15,6466 | - | 100,00 | 100,00 | 54.055 | -4.916 | | 2009 |
| Scania Europe Holding B.V., Zwolle | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 21.625 | -18.600 | | 2009 |
| Scania Finance Belgium N.V.-S.A., Neder-Over-Heembeek | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 15.084 | 1.130 | | 2009 |
| Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia | BGN | 1,9558 | - | 100,00 | 100,00 | - | -3.467 | | 2009 |
| Scania Finance Chile S.A., Santiago de Chile | CLP | 625,4150 | - | 100,00 | 100,00 | 407.174 | 504.871 | | 2009 |
| Scania Finance Czech Republic Spol. s.r.o., Prag | CZK | 25,0610 | - | 100,00 | 100,00 | 428.530 | -103.538 | | 2009 |
| Scania Finance France S.A.S., Angers | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 17.743 | 1.599 | | 2009 |
| Scania Finance Great Britain Ltd., London | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | 36.706 | 2.133 | | 2009 |
| Scania Finance Hispania EFC S.A., Madrid | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 14.214 | -4.859 | | 2009 |
| Scania Finance Holding AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | - | -64.645 | | 2009 |
| Scania Finance Holding Great Britain Ltd., London | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | 3.769 | 0 | | 2009 |
| Scania Finance Ireland Ltd., Dublin | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 6) | 2010 |
| Scania Finance Italy S.p.A, Mailand | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 28.841 | -407 | | 2009 |
| Scania Finance Korea Ltd., Seoul | KRW | 1.499,0600 | - | 100,00 | 100,00 | 35.123.190 | 1.638.631 | | 2009 |
| Scania Finance Luxembourg S.A., Münsbach | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 2.233 | -465 | | 2009 |
| Scania Finance Magyarország zrt., Biatorbágy | HUF | 277,9500 | - | 100,00 | 100,00 | 289.397 | -178.130 | | 2009 |
| Scania Finance Nederland B.V., Breda | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 35.653 | 3.247 | | 2009 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) | Hohe des Anteils am Kapital in % | | | Eigenkapital in Tsd. Landeswährung | Ergebnis in Tsd. Landeswährung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|-------------------|-------------------------------------|----------|--------|--|--------------------------------------|---------|------|
| | | | direkt | indirekt | Gesamt | | | | |
| Scania Finance Polska Sp.z.o.o., Nadarzyn | PLN | 3,9750 | - | 100,00 | 100,00 | 94.742 | 6.367 | | 2009 |
| Scania Finance Pty. Ltd., Melbourne | AUD | 1,3136 | - | 100,00 | 100,00 | 2 | 0 | | 2009 |
| Scania Finance Schweiz AG, Kloten | CHF | 1,2504 | - | 100,00 | 100,00 | 1.484 | -935 | | 2009 |
| Scania Finance Slovak Republic s.r.o., Senec | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 6.248 | -966 | | 2009 |
| Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd., Aeroton Gauteng | ZAR | 8,8625 | - | 100,00 | 100,00 | 164.165 | 51.823 | | 2009 |
| Scania Finans AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 164.838 | 39.913 | | 2009 |
| Scania France S.A.S., Angers | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 41.052 | 5.623 | | 2009 |
| Scania Great Britain Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | 36.505 | 21.365 | | 2009 |
| Scania Group Treasury Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 23.318.050 | 658.271 | | 2009 |
| Scania Hispania Holding S.L., Madrid | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 4.612 | 10.964 | | 2009 |
| Scania Hispania S.A., Madrid | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 8.691 | 841 | | 2009 |
| Scania Holding Europe AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 8) | 2010 |
| Scania Holding Inc., Wilmington | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | 11.492 | -374 | | 2009 |
| Scania Hrvatska d.o.o., Zagreb | HRK | 7,3830 | - | 100,00 | 100,00 | 3.796 | -12.201 | | 2009 |
| Scania Hungaria Kft., Biatorbágy | HUF | 277,9500 | - | 100,00 | 100,00 | 1.728.597 | 100.859 | | 2009 |
| Scania Infomate, Zwlle | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 2.015 | 72 | | 2009 |
| Scania Insurance Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 6) | 2010 |
| Scania Insurance Nederland B.V., Middelharnis | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 668 | 105 | | 2009 |
| Scania Investimentos Imobiliários S.A., Santa Iria de Azola | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | -66 | | 2009 |
| Scania IT AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 56.424 | 88.058 | | 2009 |
| Scania IT Angers S.A.S., Angers | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 1.154 | 108 | | 2009 |
| Scania Japan Limited, Tokio | JPY | 108,6500 | - | 100,00 | 100,00 | 10.000 | 0 | | 2009 |
| Scania Korea Ltd., Seoul | KRW | 1.499,0600 | - | 100,00 | 100,00 | 27.431.144 | 3.055.821 | | 2009 |
| Scania Latin America Ltda., São Bernardo do Campo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 547.061 | 403.653 | | 2009 |
| Scania Latvia SIA, Riga | LVL | 0,7094 | - | 100,00 | 100,00 | 3.004 | -501 | | 2009 |
| Scania Leasing d.o.o., Ljubljana | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 660 | -40 | | 2009 |
| Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H., Brunn am Gebirge | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 10.518 | -2.584 | | 2009 |
| Scania Lizing Kft., Biatorbágy | HUF | 277,9500 | - | 100,00 | 100,00 | 440.741 | -213.048 | | 2009 |
| Scania Locations S.A.S., Angers | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 10.917 | 1.877 | | 2009 |
| Scania Luxembourg S.A., Munsbach | EUR | - | - | 99,90 | 99,90 | 2.844 | -626 | | 2009 |
| Scania Maroc S.A., Casablanca | MAD | 11,1525 | - | 100,00 | 100,00 | 18.813 | 9.466 | | 2009 |
| Scania Milano S.p.A., Trento | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Scania Multi Services S.A.S., Angers, in Liquidation | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 269 | -1 | 2) | 2009 |
| Scania Nederland Holding B.V., Zwlle | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Scania Networks B.V., Den Haag | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 2.718 | 416 | | 2009 |
| Scania Omni AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 5.705 | 119 | | 2009 |
| Scania Österreich GmbH, Brunn am Gebirge | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 7.119 | 245 | | 2009 |
| Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 18.650 | -2 | | 2009 |
| Scania Overseas AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 43.572 | -831 | | 2009 |
| Scania Parts Logistics AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 961 | 28.172 | | 2009 |
| Scania Plan S.A., Buenos Aires | ARS | 5,3086 | - | 100,00 | 100,00 | 4.139 | 195 | | 2009 |
| Scania Polska S.A., Warschau | PLN | 3,9750 | - | 100,00 | 100,00 | 103.345 | 13.401 | | 2009 |
| Scania Portugal S.A., Santa Iria de Azóia | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 2.928 | -1.721 | | 2009 |
| Scania Production Angers S.A.S., Angers | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 28.639 | 526 | | 2009 |
| Scania Production Meppel B.V., Meppel | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 9.754 | 846 | | 2009 |
| Scania Production Slupsk S.A., Slupsk | PLN | 3,9750 | - | 100,00 | 100,00 | 38.120 | 3.481 | | 2009 |
| Scania Production Zwlle B.V., Zwlle | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 45.318 | 4.405 | | 2009 |
| Scania Real Estate AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 83.625 | -7.183 | | 2009 |
| Scania Real Estate Belgrad d.o.o., Belgrad | RSD | 106,0000 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Scania Real Estate Lund AB, Lund | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Scania Real Estate s.r.o., Bratislava | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 5 | 0 | | 2009 |
| Scania Real Estate Schweiz AG, Zürich | CHF | 1,2504 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Scania Real Estate Services AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 120 | 0 | | 2009 |
| Scania Real Estate The Netherlands B.V., Breda | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 6) | 2010 |
| Scania Rent Romania SRL, Ciorogária | RON | 4,2620 | - | 100,00 | 100,00 | 0 | 0 | | 2009 |
| Scania Romania SRL, Bukarest | RON | 4,2620 | - | 100,00 | 100,00 | 15.798 | -1.316 | | 2009 |
| Scania Sales (China) Co. Ltd., Peking | CNY | 8,8220 | - | 100,00 | 100,00 | 41.043 | -10.888 | | 2009 |
| Scania Sales and Services AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 1.767.497 | 773.076 | | 2009 |
| Scania Schweiz AG, Kloten | CHF | 1,2504 | - | 100,00 | 100,00 | 13.213 | 9.745 | 14) | 2009 |
| Scania Services S.A., Buenos Aires | ARS | 5,3086 | - | 100,00 | 100,00 | 7.509 | 592 | | 2009 |
| Scania Servicios, S.A. de C.V., Queretaro | MXN | 16,5475 | - | 99,99 | 99,99 | 10.719 | 322 | | 2009 |
| Scania Siam Co. Ltd., Bangkok | THB | 40,1700 | - | 99,99 | 99,99 | 223.205 | 34.963 | | 2009 |
| Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok | THB | 40,1700 | - | 100,00 | 100,00 | 70.125 | 1.592 | | 2009 |
| Scania Singapore Pte. Ltd., Singapur | SGD | 1,7136 | - | 100,00 | 100,00 | 5.004 | -248 | | 2009 |
| Scania Slovakia s.r.o., Bratislava | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 11.931 | -640 | | 2009 |
| Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 4.333 | 228 | | 2009 |
| Scania South Africa Pty. Ltd., Sandton | ZAR | 8,8625 | - | 100,00 | 100,00 | 327.366 | 112.966 | | 2009 |
| Scania Srbia d.o.o., Belgrad | RSD | 106,0000 | - | 100,00 | 100,00 | 79.676 | 14.155 | | 2009 |
| Scania Tanzania Ltd., Dar Es Salaam | TZS | 1.978,9723 | - | 100,00 | 100,00 | 8.355.636 | 642.479 | | 2009 |
| Scania Thailand Co. Ltd., Bangkok | THB | 40,1700 | - | 99,99 | 99,99 | 52.755 | 7.618 | | 2009 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs | Höhe des Anteils | | | Eigenkapital | Ergebnis | Fußnote | Jahr |
|---|---------|------------|------------------|----------|--------|---------------|---------------|---------|------|
| | | (1 Euro=) | am Kapital in % | | | in Tsd. | in Tsd. | | |
| | | 31.12.2010 | direkt | indirekt | Gesamt | Landeswährung | Landeswährung | | |
| Scania Trade Development AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 271.301 | -3.252 | | 2009 |
| Scania Transportlaboratorium AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 1.400 | 0 | | 2009 |
| Scania Treasury AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 6.707.833 | 149.921 | | 2009 |
| Scania Treasury Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 22.078.072 | 333.273 | | 2009 |
| Scania Treasury Luxembourg S.a.r.l., Luxemburg | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Scania Truck Financing AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 292.231 | 1.568 | | 2009 |
| Scania Trucks & Buses AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 137.595 | -606 | | 2009 |
| Scania Tüketici Finansmani A.S., Istanbul | TRY | 2,0694 | - | 100,00 | 100,00 | 14.598 | -11.258 | | 2009 |
| Scania Ukraine LLC, Kiew | UAH | 10,6560 | - | 100,00 | 100,00 | 11.354 | -13.028 | | 2009 |
| Scania USA Inc., San Antonio, Texas | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | 3 | -1 | | 2009 |
| Scania Used Vehicles AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 100 | 0 | | 2009 |
| Scania-Bilar Sverige AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 123.284 | 87.300 | | 2009 |
| Scanlink Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| SCANRENT - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A., Lissabon | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 399 | -725 | | 2009 |
| SEAT Center Arrabida Lda., Setúbal | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 284 | -304 | | 2009 |
| SEAT Motor España S.A., Barcelona | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 10.221 | -3.758 | | 2009 |
| SEAT Portugal Unipessoal, Lda., Lissabon | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 1.121 | 13 | | 2009 |
| Seat Saint-Martin S.A.S., Paris | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 386 | -340 | | 2009 |
| SEAT Sport S.A., Martorell | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 3.961 | 8 | | 2009 |
| SEAT, S.A., Martorell | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 837.864 | -186.517 | | 2009 |
| SERVILEASE, S.A., Madrid | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 5.288 | 6.606 | | 2009 |
| Sevilla Wagen, S.A., Sevilla | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 6.070 | 173 | | 2009 |
| SITECH Sp.z o.o., Polkowice | PLN | 3,9750 | - | 100,00 | 100,00 | 438.365 | 39.334 | | 2009 |
| SKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav | CZK | 25,0610 | - | 100,00 | 100,00 | 68.519.363 | 3.439.304 | 12) | 2009 |
| SKODA AUTO India Private Limited, Aurangabad | INR | 59,7580 | - | 100,00 | 100,00 | 2.352.372 | -134.386 | | 2010 |
| SKODA AUTO POLSKA S.A., Poznan | PLN | 3,9750 | - | 51,00 | 51,00 | 58.990 | 18.787 | | 2010 |
| SKODA AUTO Slovensko, s.r.o., Bratislava | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 15.553 | 1.631 | | 2010 |
| SkoFIN s.r.o., Prag | CZK | 25,0610 | - | 100,00 | 100,00 | 4.674.640 | 521.275 | | 2010 |
| SOCIÉTÉ IMMOBILIERE AUDI SARL, Paris | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 17.784 | 39 | | 2010 |
| Södertälje Bil Invest AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 213.000 | 58.703 | | 2009 |
| STAR DESIGN S.R.L., Turin | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 47.525 | 967 | 3) 7) | 2010 |
| Stockholms Industriassistans AB, Stockholm | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 11.321 | 7.351 | | 2009 |
| Suvesa Super Veics Pesados Ltda., Eldorado do Sul | BRL | 2,2177 | - | 99,98 | 99,98 | 48.071 | 8.028 | | 2009 |
| Svenska Mektek AB, Enköping | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 2.197 | -12.630 | | 2009 |
| Trembler Air Ltd., George Town, Cayman Islands | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 6) 11) | 2010 |
| Truck Namibia (Pty) Ltd., Windhoek | NAD | 8,8477 | - | 100,00 | 100,00 | 19.888 | 8.561 | | 2009 |
| UAB Scania Lietuva, Vilnius | LTL | 3,4528 | - | 100,00 | 100,00 | 14.482 | 391 | | 2009 |
| V.V.S. Assuradeuren B.V., Diemen | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2009 |
| Vabis Forsäkrings AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 132.091 | -3.415 | | 2009 |
| Valladolid Wagen, S.A., Valladolid | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.828 | 430 | | 2009 |
| Vallehermoso Wagen, S.A., Madrid | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 2.230 | -726 | | 2009 |
| VAREC Ltd., Tokio | JPY | 108,6500 | - | 100,00 | 100,00 | 133.126 | 27.189 | | 2009 |
| VCI Loan Services, LLC, Salt Lake City, Utah | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Villers Services Center S.A.S., Paris | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | -2.572 | | 2009 |
| Volkswagen - Versicherungsdienst AG, Wallisellen | CHF | 1,2504 | - | 100,00 | 100,00 | 3.075 | 725 | | 2009 |
| Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Peking | CNY | 8,8220 | - | 100,00 | 100,00 | 6.422.266 | 1.970.436 | | 2009 |
| Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires | ARS | 5,3086 | - | 100,00 | 100,00 | 239.345 | 438.173 | | 2010 |
| Volkswagen Audi Retail Spain, S.L., Barcelona | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 15) | 2009 |
| Volkswagen Auto Lease Entity, LLC, Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Volkswagen Auto Lease Loan Underwritten Funding, LLC, Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Volkswagen Auto Loan Vehicle, LLC, Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Volkswagen Auto Securitization Transaction, L.L.C., Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Volkswagen Autoeuropa, Lda., Quinta do Anjo | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 361.009 | 36.883 | | 2010 |
| VOLKSWAGEN Automatic Transmission (Dalian) Co., Ltd., Dalian | CNY | 8,8220 | - | 100,00 | 100,00 | 420.573 | -144.765 | | 2009 |
| Volkswagen Automotive Finance, LLC, Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| VOLKSWAGEN BANK SA INSTITUCION DE BANCA MULTIPLE, Puebla | MXN | 16,5475 | - | 100,00 | 100,00 | 487.949 | -16.642 | | 2010 |
| VOLKSWAGEN CORRETORA DE SEGUROS LTDA., São Paulo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 3.339 | 4.606 | | 2009 |
| Volkswagen Credit Compania Financiera S.A., Buenos Aires | ARS | 5,3086 | - | 100,00 | 100,00 | 34.129 | 556 | | 2009 |
| Volkswagen de México, S.A. de C.V., Puebla/Pue. | MXN | 16,5475 | - | 100,00 | 100,00 | 22.326.000 | -203.400 | | 2009 |
| Volkswagen Dealer Finance, LLC, Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., São Bernardo do Campo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 2.746.882 | 571.564 | | 2009 |
| Volkswagen Enhanced Auto Loan, LLC., Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Volkswagen Finance (China) Co., Ltd., Peking | CNY | 8,8220 | - | 100,00 | 100,00 | 873.044 | -42.189 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN FINANCE BELGIUM S.A., Brüssel | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 11.321 | 2.221 | | 2010 |
| Volkswagen Finance Cooperation B.V., Amsterdam | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | -99 | | 2010 |
| Volkswagen Finance Overseas B.V., Amsterdam | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 507.540 | -101 | | 2010 |
| VOLKSWAGEN FINANCE PRIVATE LIMITED, Mumbai | INR | 59,7580 | - | 100,00 | 100,00 | 135.656 | -33.220 | 3) 4) | 2010 |
| VOLKSWAGEN FINANCE, S.A. - ESTABLECIMIENTO FINANCIERO DE CRÉDITO -, Madrid | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | 315.373 | 8.058 | | 2009 |
| Volkswagen Financial Services (UK) (June) Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) | Hohe des Anteils am Kapital in % | | | Eigenkapital in Tsd. Landeswährung | Ergebnis in Tsd. Landeswährung | Fußnote | Jahr |
|--|---------|-------------------|-------------------------------------|--------|----------|--|--------------------------------------|---------|------|
| | | | 31.12.2010 | direkt | indirekt | | | | |
| Volkswagen Financial Services (UK) (March) Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Volkswagen Financial Services (UK) (September) Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | 173.057 | 42.578 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AUSTRALIA PTY LIMITED, Botany | AUD | 1,3136 | - | 100,00 | 100,00 | 74.916 | 1.246 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES JAPAN LTD., Tokio | JPY | 108,6500 | - | 100,00 | 100,00 | 6.633.119 | 677.660 | | 2010 |
| Volkswagen Financial Services Korea Co., Ltd., Seoul | KRW | 1.499,0600 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 6) | 2010 |
| Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 507.425 | 4.549 | | 2010 |
| VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES SINGAPORE LTD., Singapur | SGD | 1,7136 | - | 100,00 | 100,00 | 1.011 | 378 | | 2009 |
| Volkswagen Financial Services Taiwan LTD., Taipei | TWD | 38,9450 | - | 100,00 | 100,00 | 213.822 | 20.075 | | 2009 |
| Volkswagen Finans Sverige AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 153.454 | 2.903 | | 2010 |
| Volkswagen Global Finance Holding B.V., Amsterdam | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 54 | 21 | | 2010 |
| Volkswagen Group Australia Pty Limited, Botany | AUD | 1,3136 | - | 100,00 | 100,00 | 52.007 | 1.326 | | 2009 |
| Volkswagen Group Canada, Inc., Ajax, Ontario | CAD | 1,3322 | - | 100,00 | 100,00 | 183.102 | 3.864 | 12) | 2010 |
| VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A., Florenz | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 3.823 | 196 | | 2010 |
| Volkswagen Group Insurance and Risk Management Services Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Volkswagen Group Ireland Ltd., Dublin | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 2.560 | 341 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 340.616 | 30.364 | 12) | 2010 |
| VOLKSWAGEN Group Japan K.K., Toyohashi | JPY | 108,6500 | - | 100,00 | 100,00 | 25.659.136 | 1.010.264 | | 2010 |
| Volkswagen Group Latin America, Inc., Miami, Florida | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | -641 | | 2009 |
| Volkswagen Group Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur | MYR | 4,0950 | - | 100,00 | 100,00 | 22.304 | 490 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN GROUP MILANO S.R.L., Mailand | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 448 | -97 | | 2009 |
| Volkswagen Group of America Chattanooga Operations, LLC., Chattanooga | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | 38.418 | 22.450 | 12) | 2010 |
| Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, Virginia | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | 449.421 | -94.299 | 10) 12) | 2010 |
| Volkswagen Group Pension Scheme Trustee Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Volkswagen Group Sales India P.L., Mumbai | INR | 59,7580 | - | 100,00 | 100,00 | 2.077.537 | 902.519 | 3) | 2010 |
| Volkswagen Group Services S.A., Brüssel | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 6.869.810 | 71.827 | | 2010 |
| Volkswagen Group Singapore Pte. Ltd., Singapur | SGD | 1,7136 | - | 100,00 | 100,00 | 14.596 | 4.098 | | 2009 |
| Volkswagen Group Sverige Aktiefbolag, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 623.588 | 141.395 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | 544.700 | 53.400 | | 2009 |
| Volkswagen Grundbesitz GmbH, Salzburg | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 35 | - | | 2009 |
| VOLKSWAGEN HOLDING FINANCIÈRE S.A., Villers-Cotterêts | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 186.530 | 3.098 | | 2009 |
| Volkswagen Holding Österreich GmbH, Salzburg | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 28 | -7 | | 2009 |
| Volkswagen Hong Kong Ltd., Hong Kong | HKD | 10,3856 | - | 89,40 | 89,40 | 999 | -41.857 | | 2009 |
| Volkswagen Import Company Ltd., Tianjin | CNY | 8,8220 | - | 100,00 | 100,00 | 197.695 | 108.722 | | 2009 |
| Volkswagen Independent Borrowing Entity, LLC, Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Volkswagen India Private Ltd., Pune | INR | 59,7580 | - | 100,00 | 100,00 | 14.386.815 | -3.658 | | 2009 |
| Volkswagen Insurance Company Ltd., Dublin | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 27.843 | 1.299 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN INSURANCE SERVICE LTD., Milton Keynes | GBP | 0,8608 | - | 100,00 | 100,00 | 985 | 905 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN INSURANCE SERVICES, CORREDURIA DE SEGUROS, S.L., Barcelona | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 2.786 | 2.395 | | 2009 |
| Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 3.652.175 | 1.137.708 | | 2010 |
| Volkswagen International Payment Services N.V., Amsterdam | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 25.870 | 9.941 | | 2010 |
| Volkswagen IT Service Sverige AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | 7.333 | 450 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN LEASING SA DE CV, Puebla | MXN | 16,5475 | - | 100,00 | 100,00 | 1.420.805 | 374.322 | | 2010 |
| Volkswagen Logistics Prestação de Serviços de Logística e Transporte Ltda., São Bernardo do Campo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 7.805 | 4.205 | | 2009 |
| Volkswagen Management Österreich GmbH, Salzburg | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 6) | 2010 |
| Volkswagen Motor Polska Sp.z o.o., Polkowice | PLN | 3,9750 | - | 100,00 | 100,00 | 560.032 | 71.501 | 12) | 2009 |
| Volkswagen Navarra, S.A., Polígono de Landaben, s/n, Arazuri (Navarra) | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 608.593 | 13.222 | | 2009 |
| Volkswagen of South Africa (Pty) Ltd., Uitenhage | ZAR | 8,8625 | - | 100,00 | 100,00 | 5.551.135 | 124.692 | | 2009 |
| Volkswagen Operating Lease Transaction, LLC, Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Volkswagen Participações Ltda., São Paulo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 1.591.109 | 71.184 | | 2009 |
| Volkswagen Parts Logistics Sverige AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Volkswagen Poznan Sp.z o.o., Poznan | PLN | 3,9750 | - | 100,00 | 100,00 | 2.386.176 | 290.108 | | 2010 |
| Volkswagen Public Auto Loan Securitization, LLC, Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| Volkswagen S.A. de Ahorro Para Fines Determinados, Buenos Aires | ARS | 5,3086 | - | 100,00 | 100,00 | 34.637 | 16.157 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN SARAJEVO, d.o.o., Vogosca | BAM | 1,9558 | - | 58,00 | 58,00 | 37.183 | -1.856 | | 2009 |
| Volkswagen Servicios de Administración de Personal, S.A. de C.V., Puebla | MXN | 16,5475 | - | 100,00 | 100,00 | 22.589 | 11.604 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN SERVICIOS SA DE CV, Puebla | MXN | 16,5475 | - | 100,00 | 100,00 | - | 2.274 | | 2009 |
| Volkswagen Serviços Ltda., São Paulo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 4.510 | 5.654 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s., Bratislava | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 1.409.790 | 75.200 | | 2010 |
| VOLKSWAGEN Tokyo K.K., Tokio | JPY | 108,6500 | - | 100,00 | 100,00 | 1.404.677 | 235.230 | | 2010 |
| Volkswagen-Audi España, S.A., El Prat de Llobregat | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 214.130 | 30.913 | | 2009 |
| Volkswagen-Versicherungsdienst Gesellschaft m.b.H., Wien | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | 3.386 | 2.646 | | 2010 |
| WVS Verzekerings-Service N.V., Amsterdam | EUR | - | - | 60,00 | 60,00 | 1.142 | 915 | 10) | 2009 |
| VW Credit Canada, Inc., St. Laurent, Quebec | CAD | 1,3322 | - | 100,00 | 100,00 | 257.333 | 48.453 | 12) | 2010 |
| VW Credit Leasing Ltd., Wilmington, Delaware | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2010 |
| VW Credit, Inc., Wilmington | USD | 1,3362 | - | 100,00 | 100,00 | 1.357.384 | 123.646 | 10) 12) | 2010 |
| WWT Participações Ltda. - Participações em Outras Sociedades e Prestação de Serviços em Geral, São Bernardo do Campo | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | 4.744 | 2.512 | | 2009 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) | Höhe des Anteils am Kapital in % | | | Eigenkapital in Tsd. Landeswährung | Ergebnis in Tsd. Landeswährung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|-------------------|-------------------------------------|----------|--------|--|--------------------------------------|---------|------|
| | | | direkt | indirekt | Gesamt | | | | |
| Beteiligungen - Inland | | | | | | | | | |
| Porsche Zwischenholding Konzern | | | | | | | | | |
| Bertrand AG, Ehningen | EUR | | - | 25,01 | 25,01 | 99.883 | 28.132 | 17) | 2009 |
| Volkswagen Konzern | | | | | | | | | |
| Abgaszentrum der Automobilindustrie (GbR), Weissach | EUR | | - | - | - | - | - | | |
| August Horch Museum Zwickau GmbH, Zwickau | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | 792 | 38 | | 2009 |
| Autoport Emden GmbH, Emden | EUR | | - | 33,33 | 33,33 | 68 | 6 | | 2009 |
| e.solutions GmbH, Gaimersheim | EUR | | - | 49,00 | 49,00 | 891 | 366 | | 2009 |
| Elektronische Fahrwerksysteme GmbH, Gaimersheim | EUR | | - | 49,00 | 49,00 | 913 | 0 | | 2009 |
| Fahrzeugteile Service-Zentrum Mellendorf GmbH, Wedemark (Mellendorf) | EUR | | - | 49,70 | 49,70 | 918 | -2.145 | | 2009 |
| GIF Gewerbe- und Industriepark Bad Friedrichshall GmbH, Bad Friedrichshall | EUR | | - | 30,00 | 30,00 | 2.712 | 517 | | 2009 |
| GKH Gemeinschaftskraftwerk Hannover GmbH, Hannover | EUR | | - | 15,30 | 15,30 | 10.226 | - | 1) | 2009 |
| GVZ Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg mbH, Wolfsburg | EUR | | - | 30,81 | 30,81 | 1.639 | 229 | | 2009 |
| Honigsberg & Düvel Datentechnik GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 87,10 | 87,10 | 6.537 | 1.607 | | 2009 |
| IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | 52.248 | -8.912 | | 2009 |
| LGI Logistikzentrum im Güterverkehrszentrum Ingolstadt Betreiber-Gesellschaft mbH, Ingolstadt | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | 528 | -1.217 | | 2009 |
| LivingSolids GmbH, Magdeburg | EUR | | - | 24,89 | 24,89 | 0 | 1 | | 2009 |
| MAN SE, München | EUR | | - | 28,67 | 28,67 | 1.827.623 | -298.086 | | 2009 |
| MOST Cooperation GbR, Karlsruhe | EUR | | - | 20,00 | 20,00 | 392 | -26 | | 2009 |
| NEULAND Wohnungsgesellschaft mbH, Wolfsburg | EUR | | - | 20,00 | 20,00 | 80.311 | 4.435 | | 2009 |
| Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH, Hannover | EUR | | - | 10,00 | 10,00 | 9.700 | 1.066 | | 2009 |
| Objekt Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Berlin | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | 63 | 2 | | 2010 |
| Objektgesellschaft Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg GmbH & Co. KG, Berlin | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | 5.444 | 318 | | 2010 |
| PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics (GbR), Ingolstadt | EUR | | - | - | - | - | - | | |
| PMDTechnologies GmbH, Siegen | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | 6.663 | -87 | | 2009 |
| POLYSIL GmbH - in Insolvenz, Wolfsburg | EUR | | - | 24,92 | 24,92 | 0 | -334 | | 2008 |
| Theater der Stadt Wolfsburg GmbH, Wolfsburg | EUR | | - | 25,40 | 25,40 | 124 | 0 | 3) | 2009 |
| VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co. KG, Ellwangen | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | - | - | 15) | 2009 |
| VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Verwaltungsgesellschaft mbH, Ellwangen | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | - | - | 15) | 2009 |
| Wolfsburg AG, Wolfsburg | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | 29.529 | 9.960 | | 2009 |
| WTH AG, Wolfsburg | EUR | | - | 22,95 | 22,95 | - | -847 | | 2008 |
| Beteiligungen - Ausland | | | | | | | | | |
| Porsche Zwischenholding Konzern | | | | | | | | | |
| Buhive AS, Farsund | NOK | 7.8105 | - | 30,00 | 30,00 | 1.397 | 3.572 | | 2009 |
| Volkswagen Konzern | | | | | | | | | |
| Bits Data i Södertälje AB, Södertälje | SEK | 8,9655 | - | 33,00 | 33,00 | 12.309 | -4.797 | | 2009 |
| Central Eléctrica Anhanguera Ltda., São Paulo | BRL | 2,2177 | - | 40,00 | 40,00 | 17.474 | -2.327 | | 2009 |
| Cummins-Scania high pressure injection L.L.C., Columbus | USD | 1,3362 | - | 30,00 | 30,00 | 6.540 | 208 | | 2009 |
| Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C., Columbus | USD | 1,3362 | - | 50,00 | 50,00 | 108.926 | 1.025 | | 2009 |
| DFM N.V., Amersfoort | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2009 |
| DutchLease B.V., Amersfoort | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2009 |
| e4t electronics for transportation s.r.o., Prag | CZK | 25,0610 | - | 49,00 | 49,00 | 41.488 | 3.605 | | 2009 |
| FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun | CNY | 8,8220 | - | 40,00 | 40,00 | 28.774.585 | 19.704.384 | 12) | 2010 |
| Global Mobility Holding B.V., Amsterdam | EUR | | - | 50,00 | 50,00 | 2.090.353 | -104 | 12) | 2009 |
| H.R. Owen Plc., London | GBP | 0,8608 | - | 27,91 | 27,91 | 12.059 | 4.810 | 10) 12) | 2009 |
| Laxå Specialvehicles AB, Laxå | SEK | 8,9655 | - | 30,00 | 30,00 | - | - | 7) | 2010 |
| Lease + B.V., Amersfoort | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2009 |
| Lease+Balans B.V., Amersfoort | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2009 |
| LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam | EUR | | - | - | 9) | 1.618.335 | 165.233 | 12) | 2009 |
| Midland Beheer B.V., Amersfoort | EUR | | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2009 |
| Model Master, S.p.A., Moncalieri | EUR | | - | 40,00 | 40,00 | 4.847 | -1.839 | 7) | 2009 |
| Módulos Automotivos do Brasil Ltda., São José dos Pinhais | BRL | 2,2177 | - | 100,00 | 100,00 | - | -12.968 | | 2009 |
| Montepo - Moncalieri TecnoPolo S.p.A., Turin | EUR | | - | 10,00 | 10,00 | - | - | 7) | 2010 |

| Name und Sitz des Unternehmens | Währung | Kurs (1 Euro=) | Hohe des Anteils am Kapital in % | | | Eigenkapital in Tsd. Landeswährung | Ergebnis in Tsd. Landeswährung | Fußnote | Jahr |
|---|---------|-------------------|-------------------------------------|--------|----------|--|--------------------------------------|---------|------|
| | | | 31.12.2010 | direkt | indirekt | | | | |
| Oppland Tungbilservice AS, Fagernes | NOK | 7,8000 | - | 50,00 | 50,00 | 3.154 | 1.203 | | 2009 |
| SAIC-VOLKSWAGEN Sales Company Ltd., Shanghai | CNY | 8,8220 | - | 40,00 | 40,00 | 546.862 | 121.838 | | 2009 |
| Scamadrid S.A., Madrid | EUR | - | - | 49,00 | 49,00 | 4.627 | -446 | | 2009 |
| ScaValencia, S.A., Valencia | EUR | - | - | 26,00 | 26,00 | 9.223 | 603 | | 2009 |
| Servicios Especiales de Ventas Automotrices, S.A. de C.V., México, D.F. | MXN | 16,5475 | - | 25,00 | 25,00 | 56.005 | 5.316 | | 2009 |
| Shanghai Volkswagen Powertrain Company Ltd., Shanghai | CNY | 8,8220 | - | 60,00 | 60,00 | 1.073.770 | 396.679 | | 2009 |
| Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai | CNY | 8,8220 | - | 50,00 | 50,00 | 20.231.311 | 4.938.606 | | 2009 |
| SITECH Dongchang Automotive Seating Technology, Ltd., Shanghai | CNY | 8,8220 | - | 60,00 | 60,00 | 101.724 | 26.093 | | 2009 |
| SKO-ENERGO s.r.o., Mladá Boleslav | CZK | 25,0610 | - | 67,00 | 67,00 | 57.338 | 2.190 | | 2009 |
| SKO-ENERGO-FIN s.r.o., Mladá Boleslav | CZK | 25,0610 | - | 52,50 | 52,50 | 951.010 | 268.088 | | 2009 |
| Smart Material Corp., Sarasota (Florida) | USD | 1,3362 | - | 24,90 | 24,90 | 962 | -39 | | 2009 |
| Sturups Bilservice AB, Malmö | SEK | 8,9655 | - | 50,00 | 50,00 | 286.189 | 9.248 | | 2009 |
| Suzuki Motor Corporation, Hamamatsu, Shizuoka | JPY | 108,6500 | - | 19,89 | 19,89 | 656.721.000 | 7.086.000 | 3) 7) | 2010 |
| TAS Tvornica Automobila Sarajevo d.o.o, Vogosca | BAM | 1,9558 | - | 50,00 | 50,00 | - | - | 5) | 2010 |
| Trio Bilservice AB, Västerås | SEK | 8,9655 | - | 33,33 | 33,33 | 131 | 0 | | 2009 |
| TTTech Computertechnik AG, Wien | EUR | - | - | 24,99 | 24,99 | 19.733 | -3.961 | | 2009 |
| Tynset Diesel AS, Tynset | NOK | 7,8000 | - | 50,00 | 50,00 | 3.982 | 1.221 | | 2009 |
| VDF FAKTORING HİZMETLERİ A.Ş., Istanbul | TRY | 2,0694 | - | 99,96 | 99,96 | 3.727 | -1.273 | 4) | 2009 |
| VDF Servis Holding A.Ş., Istanbul | TRY | 2,0694 | - | 51,00 | 51,00 | 5.035 | 158 | | 2009 |
| VDF SIGORTA ARACILIK HİZMETLERİ A.Ş., Istanbul | TRY | 2,0694 | - | 99,99 | 99,99 | 3.100 | 1.054 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN BANK POLSKA S.A., Warschau | PLN | 3,9750 | - | 60,00 | 60,00 | 216.603 | 17.122 | 12) | 2009 |
| Volkswagen Beijing Center Company Ltd., Peking | CNY | 8,8220 | - | 70,00 | 70,00 | 39.499 | 638 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN DOĞUŞ TÜKETİCİ FINANSMANI ANONİM ŞİRKETİ, Maslak-Istanbul | TRY | 2,0694 | - | 51,00 | 51,00 | 64.326 | 37.909 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN FAW Engine (Dalian) Co., Ltd., Dalian | CNY | 8,8220 | - | 60,00 | 60,00 | 1.115.935 | 335.237 | | 2009 |
| Volkswagen FAW Platform Company Ltd., Changchun | CNY | 8,8220 | - | 60,00 | 60,00 | 552.573 | 70.657 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN Finančné služby Maklérska s.r.o., Bratislava | EUR | - | - | 58,00 | 58,00 | 2.259 | 2.252 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o., Bratislava | EUR | - | - | 58,00 | 58,00 | 34.766 | 3.352 | 12) | 2009 |
| Volkswagen Leasing B.V., Amersfoort | EUR | - | - | 100,00 | 100,00 | - | - | 11) | 2009 |
| Volkswagen Leasing Polska Sp. z o.o., Warschau | PLN | 3,9750 | - | 60,00 | 60,00 | 44.044 | 18.920 | 12) | 2009 |
| VOLKSWAGEN MÖLLER BILFINANS AS, Oslo | NOK | 7,8000 | - | 51,00 | 51,00 | 148.967 | -1.133 | 4) 12) | 2009 |
| Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort | EUR | - | - | 60,00 | 60,00 | 230.126 | 38.172 | 10) | 2009 |
| VOLKSWAGEN SERWIS UBEZPIECZENIOWY SP. Z O.O., Warschau | PLN | 3,9750 | - | 100,00 | 100,00 | 14.690 | 14.640 | | 2009 |
| VOLKSWAGEN Transmission (Shanghai) Company Ltd., Shanghai | CNY | 8,8220 | - | 60,00 | 60,00 | 470.544 | 116.313 | | 2009 |

- 1) Ergebnisabführungsvertrag
- 2) in Liquidation
- 3) Abweichendes Geschäftsjahr
- 4) Rumpfgeschäftsjahr
- 5) zur Zeit keine Geschäftstätigkeit
- 6) Neugründung
- 7) Neuerwerb
- 8) Geschäftstätigkeit 2010 aufgenommen
- 9) Die Global Mobility Holding B.V., Amsterdam hält 100% der Anteile an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam
- 10) Konsolidierter Abschluss
- 11) Werte sind im konsolidierten Abschluss der Muttergesellschaft enthalten
- 12) Zahlen gemäß IFRS
- 13) Ergebnisabführungsvertrag ab 2010
- 14) Verschmelzung
- 15) Neuerwerb/ Neugründung Vorjahr
- 16) Jahresabschluss zum 31. Dezember 2010 (Zeitraum 1.8.2009 bis 31.12.2010)
- 17) Jahresabschluss zum 30. September 2009

[26] Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Wolfgang Porsche

Diplom-Kaufmann
Vorsitzender

Uwe Hück*

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

Hans Baur*

Diplom-Ingenieur
Gewerkschaftssekretär

Berthold Huber*

1. Vorsitzender der IG-Metall

**Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin
Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani**

Minister of business and trade
Chairman des Boards der Qatar Foundation
International, USA
Board-Mitglied der Qatar National Bank, von
InvestCorp und des Qatar Foundation
Endowment Fund

Prof. Dr. Ulrich Lehner

Mitglied des Gesellschafterausschusses
der Henkel AG & Co. KGaA

Peter Mosch*

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

Bernd Osterloh*

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

**Hon.-Prof. Dr. techn. h.c.
Ferdinand K. Piëch**

Diplom-Ingenieur ETH

Dr. Hans Michel Piëch

Rechtsanwalt

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Beteiligungsmanagement

Werner Weresch*

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

* Arbeitnehmervertreter
Stand: 31. Dezember 2010

Mitglieder des Vorstands**Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn**

Diplom-Ingenieur

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

Hans Dieter Pötsch

Diplom-Wirtschaftsingenieur

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

**Dr. Ing. E. h. Michael Macht
(bis 30. September 2010)**

Diplom-Ingenieur

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

Matthias Müller

Diplom-Informatiker

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

Thomas Edig

Diplom-Betriebswirt (BA)

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

[27] Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE

**Dr. Wolfgang Porsche
(Vorsitzender)**

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

**Uwe Hück
(stellvertretender Vorsitzender)**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
(stv. Vorsitz)

Hans Baur

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

Berthold Huber

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg (stv. Vorsitz)
AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)
Siemens AG, München (stv. Vorsitz)

**Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz
Bin Jassim Al-Thani**

- B) Qatar Foundation Board, Doha (Vorsitz)
Qatar Foundation Endowment Fund, Doha
Investcorp, Manama
Qatar National Bank, Doha

Prof. Dr. Ulrich Lehner

- A) Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)
HSBC Trinkaus & Burkhardt AG, Düsseldorf
E.ON AG, Düsseldorf
ThyssenKrupp AG, Düsseldorf
Henkel Management AG, Düsseldorf
- B) Dr. August Oetker KG, Bielefeld
Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf
Novartis AG, Basel

Peter Mosch

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt

Bernd Osterloh

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

**Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH
Ferdinand K. Piëch**

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

Dr. Hans Michel Piëch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt
- B) Porsche Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)
Porsche Austria GmbH, Salzburg (Vorsitz)
Porsche Bank AG, Salzburg
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Italia S.p.A., Padua
Volksoper Wien GmbH, Wien
Schmittenhöhebahnen AG, Zell am See

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt
Voith GmbH, Heidenheim
- B) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH
& Co. KG, Bietigheim-Bissingen
PGA S.A., Paris
Eterna S.A., Grenchen

Werner Weresch

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

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Dezember 2010

A) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

B) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkorn (Vorsitzender)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
Salzgitter AG, Salzgitter
FC Bayern München AG, München
- B) Scania AB, Södertälje (Vorsitz)
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)
Porsche Holding GmbH, Salzburg
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
Bentley Motors Ltd., Crewe
Volkswagen (China) Investment Company Ltd.,
Beijing (Vorsitz)
Volkswagen Group of America, Inc.,
Herndon, Virginia (Vorsitz)

Hans Dieter Pötsch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
AUDI AG, Ingolstadt
Volkswagen Financial Services AG,
Braunschweig (Vorsitz)
Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)
Allianz Versicherungs-AG, München
(bis 21. Dezember 2010)
- B) Bentley Motors Ltd., Crewe
Volkswagen Group of America, Inc.,
Herndon, Virginia
Scania AB, Södertälje
Porsche Holding GmbH, Salzburg
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
VfL Wolfsburg Fussball GmbH, Wolfsburg

Dr. Ing. E. h. Michael Macht (bis 30. September 2010)

- B) Porsche Consulting GmbH,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Japan K.K., Tokio
Porsche Enterprises Inc., Wilmington

Thomas Edig

- A) DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart
- B) Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-
Bissingen
Porsche Logistik GmbH, Stuttgart
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
Mieschke Hofmann und Partner Gesell-
schaft für Management- und IT-Beratung
mbH, Freiberg/N.

Matthias Müller (seit 13. Oktober 2010)

- A) Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-
Bissingen
- B) Porsche Cars North America Inc., Wilming-
ton
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Hong Kong Ltd., Hong Kong
Porsche (China) Motors Ltd., Guangzhou
Porsche Enterprises Inc., Wilmington
SEAT S.A., Martorell

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Dezember 2010 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus dem
Vorstand der Porsche Automobil Holding SE

A) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
B) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Stuttgart, den 28. Februar 2011

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Thomas Edig

Matthias Müller

Hans Dieter Pötsch

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 Rumpfgeschäftsjahr vom 1. August bis 31. Dezember 2010 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.“

Stuttgart, 28. Februar 2011

Ernst & Young GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Wollmert

Matischiok

Wirtschaftsprüfer

Wirtschaftsprüfer