

Einzelabschluss 2011

2011







10	Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE	114	Bilanz der Porsche Automobil Holding SE
10	Wesentliche Ereignisse	115	Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE
19	Geschäftsverlauf	116	Anhang
23	Kapitalmarkt	191	Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE
25	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	193	Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien Konzernanhang
30	Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB)	197	Bestätigungsvermerk
34	Vergütungsbericht (Teil des Corporate Governance Berichts)		
44	Wertsteigernde Faktoren		
76	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung		
108	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag		
108	Prognosebericht und Ausblick		









DAS UNTERNEHMEN



KONZERNLAGEBERICHT UND LAGEBERICHT DER PORSCHE AUTOMOBIL HOLDING SE

Wesentliche Ereignisse

Keine Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung – Ziel des integrierten Automobilkonzerns mit Volkswagen bleibt unverändert

Die Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen („GLV“), die im Jahr 2009 vereinbart wurde und die das Konzept zu dessen Schaffung enthält, sieht als letzten Schritt die Verschmelzung der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart („Porsche SE“) auf die Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“) vor. Am 8. September 2011 verkündeten beide Unternehmen, dass in den Verhandlungen über die Verschmelzung bislang keine Einigung über die für die Ermittlung des Umtauschverhältnisses erforderliche Bewertung der Porsche SE erzielt werden konnte. Nach Ansicht beider Unternehmen war es somit nicht mehr möglich, die Ver-

schmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV zu verwirklichen, also die erforderlichen Verschmelzungsbeschlüsse bis zum 31. Dezember 2011 zu fassen. Die Vorbereitungen für die im Dezember 2011 geplante Verschmelzungshauptversammlung der Porsche SE wurden daher eingestellt.

Die Unternehmen konnten sich nicht darüber verständigen, wie diejenigen Risiken für Zwecke der Verschmelzung zu bewerten sind, die der Porsche SE aus in den USA und in Deutschland geltend gemachten Schadensersatzansprüchen erwachsen könnten, auch vor dem Hintergrund der weiter laufenden staatsanwaltlichen Ermittlungen unter anderem wegen behaupteter Marktmanipulation. Die Porsche SE ist unverändert der Auffassung, dass die im Ermittlungsverfahren erhobenen Vorwürfe sowie die in Deutschland geltend gemachten Schadensersatzansprüche unbegründet und die in den USA erhobenen Schadensersatzklagen unzulässig und unbegründet sind (wir verweisen insoweit und zum Stand aller Verfahren auf den Abschnitt „Rechtliche Risiken“ im Risikobericht der Porsche SE in diesem Lagebericht).



Für den Fall, dass die erforderlichen Verschmelzungsbeschlüsse der Hauptversammlungen der Porsche SE und der Volkswagen AG nicht bis zum 31. Dezember 2011 gefasst wurden („Scheitern der Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV“) haben sich die Porsche SE und die Volkswagen AG in der GLV wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Diese Optionen beziehen sich auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und sind zu festgelegten Perioden im Zeitraum vom 15. November 2012 bis zum 31. Januar 2015 prinzipiell ausübbar. Aus Sicht des Vorstands betrug die Wahrscheinlichkeit des Scheiterns der Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV, und damit die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Put- und Call-Optionen, zum 30. Juni 2011 noch 50 Prozent. Am 8. September 2011 hatten beide Unternehmen verkündet, dass eine Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV nicht mehr realistisch ist. Da die notwendigen Verschmelzungsbeschlüsse nicht bis zum 31. Dezember 2011 gefasst wurden, ist die Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV gescheitert und damit die Wahrscheinlichkeit der

prinzipiellen Ausübbarkeit der Put- und Call-Optionen auf 100 Prozent angestiegen (zu den wesentlichen Auswirkungen auf die Ertragslage des Porsche SE Konzerns verweisen wir auf das Kapitel „Erläuterungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage“ in diesem Lagebericht).

Am Ziel, den integrierten Automobilkonzern zu verwirklichen, hielten und halten die Porsche SE und die Volkswagen AG unverändert fest. Beide Unternehmen prüfen daher, ob hierfür Alternativen zu den in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Maßnahmen zur Verfügung stehen.

Kapitalerhöhung der Porsche SE

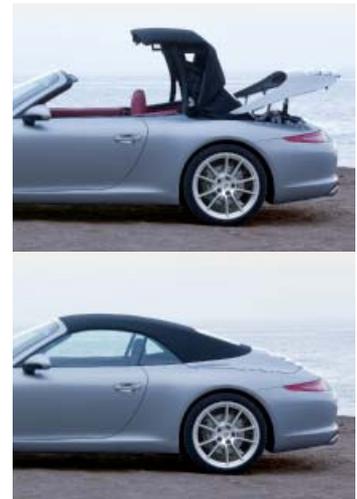
Die Porsche SE hat die von der Hauptversammlung am 30. November 2010 beschlossene Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen im April 2011 erfolgreich durchgeführt. Mit Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart am 13. April 2011 wurde das Grundkapital der Gesellschaft von 175.000.000,00 Euro um 131.250.000,00 Euro auf 306.250.000,00 Euro durch Ausgabe von 65.625.000 neuen Stammaktien (Stückaktien) und von 65.625.000 neuen Vorzugsaktien (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von 1,00 Euro erhöht. Das gezeichnete Kapital der Porsche SE setzt sich seither aus 153.125.000 Stück Stammaktien und 153.125.000 Stück Vorzugsaktien zusammen.

Die neuen Stammaktien und die neuen Vorzugsaktien sind jeweils für die Zeit ab dem 1. August 2010 gewinnberechtigt. Unter Berücksichtigung von Transaktionskosten in Höhe von 95 Millionen Euro ergab sich ein Nettoemissionserlös von 4.893 Millionen Euro. Die Gesellschaft hat den ihr zugeflossenen Emissionserlös zur Tilgung von Bankverbindlichkeiten verwendet.

Rückführung der Verschuldung und Refinanzierung des bisherigen Konsortialkredits

Insbesondere aufgrund der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung konnten die Bankverbindlichkeiten der Porsche SE, die zum 31. Dezember 2010 noch nominal 7,0 Milliarden Euro betragen hatten, deutlich reduziert werden. Mit den Erlösen wurde die grundsätzlich am 30. Juni 2011 fällig gewordene erste Tranche des bisherigen Konsortialkredits in Höhe von 2,5 Milliarden Euro vorzeitig vollständig zurückgeführt. Der darüber hinausgehende Erlös wurde zur weiteren Reduzierung der Bankverbindlichkeiten verwendet. Durch die teilweise Rückführung des bisherigen Konsortialkredits erhöhte sich gemäß der mit dem Bankenkonsortium festgelegten Kreditkonditionen, nach denen der gesamte Kreditrahmen nicht mehr als 8,5 Milliarden Euro betragen konnte, die revolvingende Kreditlinie, die

nicht in Anspruch genommen wurde, von 1,5 Milliarden Euro auf 1,9 Milliarden Euro. Nach der teilweisen Rückführung des bisherigen Konsortialkredits sowie weiterer Tilgung aus freier Liquidität betragen die Bankverbindlichkeiten der Porsche SE zum 30. September 2011 noch nominal 2,0 Milliarden Euro. Der verbleibende Kredit war unter anderem durch die Verpfändung aller von der Porsche SE gehaltenen Aktien an der Volkswagen AG besichert.



Im Oktober 2011 schloss die Porsche SE einen Vertrag über einen neuen Konsortialkredit ab, der den bisherigen Konsortialkredit ersetzt. Die Refinanzierung wurde am 31. Oktober 2011 durchgeführt. Sie erfolgte vor dem Hintergrund der langfristigen Liquiditätssicherung der Gesellschaft und aus Sicht der Porsche SE zu günstigeren Konditionen. Diese berücksichtigen die gegenüber dem Zeitpunkt des Abschlusses des bisherigen Konsortialkredits im Jahre 2009 deutlich verbesserte Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft, insbesondere die Rückführung der Verschuldung. Der neue Konsortialkredit hat einen Umfang von bis zu 3,5 Milliarden Euro und besteht aus einer Kredittranche in Höhe von 2,0 Milli-

arden Euro sowie einer zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Konzernlageberichts und Lageberichts der Porsche SE ungenutzten, revolvingierenden Kreditlinie in Höhe von bis zu 1,5 Milliarden Euro. Er wird grundsätzlich am 30. November 2013 zur Rückzahlung fällig, wobei die Gesellschaft zwei Verlängerungsoptionen hat, so dass die Fälligkeit unter bestimmten Bedingungen in zwei Schritten bis zum 30. Juni 2015 verlängert werden kann.

Im Zusammenhang mit der Refinanzierung des Konsortialkredits wurden auch die durch die Porsche SE gestellten Sicherheiten neu strukturiert. Insbesondere wurde der Umfang der Verpfändung der von der Porsche SE gehaltenen Aktien an der Volkswagen AG deutlich auf 70 Millionen VW-Stammaktien reduziert. Das den Banken im Rahmen des bisherigen Konsortialkredits zusätzlich eingeräumte Pfandrecht an der 50,1 Prozent-Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH ist im Zuge der Refinanzierung ebenso weggefallen wie das bisherige 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 Ansprüchen. Auch die zu Gunsten der Banken im Rahmen des bisherigen Konsortialkredits erfolgte Abtretung des Rechts zur Ausübung der Put-Option wurde aufgehoben. Darüber hinaus wurde die Sicherungsübereignung der 50,1-prozentigen Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH an einen Treuhänder mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 beendet.

Weitere Schadensersatzansprüche geltend gemacht

Am 18. Februar 2011 und am 15. März 2011 wurden zwei Schadensersatzklagen bei einem Gericht des US-Bundesstaats New York eingereicht. In ihren Klagen behaupten die Kläger Ansprüche wegen Betrugs im Sinne des Common Law und ungerechtfertigter Bereicherung aufgrund ähnlicher Behauptungen wie in ihren Klagen vor dem United States District Court des Southern District of New York. Die Kläger behaupten, mindestens 1,4 Milliarden US-Dollar verloren zu haben. Die Porsche SE hält diese Klagen für unzulässig und unbegründet.

In den Jahren 2009 und 2010 hatten institutionelle Investoren in Deutschland Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE beantragt. Mit gleicher Begründung wurden von verschiedenen Investoren weitere Güteverfahren gegen die Porsche SE beantragt; die Anträge gingen der Gesellschaft im April, August und Dezember 2011 sowie im Januar und Februar 2012 zu. Sämtliche behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich entweder auf angeblich entgangenen Gewinn oder angeblich erlittene Verluste und werden von den Investoren insgesamt mit rund 3,3 Milliarden Euro beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

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

sellschaft beim Landgericht Braunschweig eingereicht, in welcher angebliche Schadensersatzansprüche von fünf weiteren Gesellschaften wiederum aus angeblich abgetretenem Recht in Höhe von insgesamt rund 351 Millionen Euro geltend gemacht werden. Die Klägerin behauptet, dass die hinter den Klagen stehenden Gesellschaften im Jahr 2008 aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformationen sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE entweder nicht an Kurssteigerungen der Aktien der Volkswagen AG partizipiert hätten und ihnen dadurch Gewinne entgangen seien oder Optionsgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen seien und in Folge der Kursentwicklung aus diesen Optionsgeschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten hätten. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klagen verteidigen.

Im Dezember 2011 haben insgesamt sieben Kläger eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 2 Milliarden Euro wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformationen bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Sechs der Kläger sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und erstinstanzlich unterlegen sind. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Weitere Ausführungen zu den oben beschriebenen Verfahren sowie zu weiteren geltend gemachten Schadensersatzansprüchen finden sich im Kapitel „Rechtliche Risiken“ im Risikobericht der Porsche SE in diesem Lagebericht. Die Porsche SE hält sämtliche in den USA geltend gemachten Schadensersatzansprüche für unzulässig und unbegründet und sämtliche in Deutschland geltend gemachten Schadensersatzansprüche für unbegründet und wird sich dagegen verteidigen.

Veränderung im Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE

Herr Thomas Edig, Mitglied des Vorstands der Porsche SE, zuständig für kaufmännische und administrative Angelegenheiten, wird auf eigenen Wunsch und im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zum 29. Februar 2012 aus diesem Gremium ausscheiden, um sich voll auf seine Vorstandstätigkeit in der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart („Porsche AG“) zu konzentrieren und die „Strategie 2018“ mit aller Kraft voranzutreiben. Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat der vorzeitigen Aufhebung der Vorstandsbestellung in seiner Sitzung am 27. Februar 2012 zugestimmt. Bereits im Juni 2011 war Herr Edig vom Aufsichtsrat der Porsche AG mit Wirkung ab 1. Mai 2012 für weitere fünf Jahre als Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Vorstand Personal und Sozialwesen und Arbeitsdirektor bestellt worden.

Neu in den Vorstand der Porsche SE hat das Kontrollgremium mit Wirkung zum 1. März 2012 Herrn Philipp Alexander Edward von Hagen berufen, derzeit Director Global Financial Advisory beim Bankhaus Rothschild.

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

Wesentliche Ereignisse im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

Veränderungen in den Geschäftsführungsorganen und im Aufsichtsrat

Zum 1. Februar 2011 wurde Herr Wolfgang Hatz in den Vorstand der Porsche AG berufen und wurde mit Gesellschafterbeschluss und Wirkung vom 2. Februar 2011 gleichzeitig Geschäftsführer der Porsche Zwischenholding GmbH. Er übernahm – neben seiner Funktion als Leiter der Aggregate-Entwicklung für den Volkswagen Konzern – die Leitung des Ressorts Forschung und Entwicklung. Herr Hatz ersetzte den bisherigen Porsche-Entwicklungsvorstand, Herrn Wolfgang Dürheimer, der zum 1. Februar 2011 Vorstandsvorsitzender von Bentley Motors sowie Präsident und Geschäftsführender Direktor der Bugatti S.A. wurde.

Herr Uwe-Karsten Städter wurde vom Aufsichtsrat der Porsche AG in dessen Sitzung am 15. März 2011 mit Wirkung zum 1. April 2011 in den Vorstand der Porsche AG berufen. Er übernahm das neu geschaffene Vorstandsressort Beschaffung.

Darüber hinaus wurde Herr Städter auch in die Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH berufen. Uwe-Karsten Städter war seit 2007 Leiter der Konzernbeschaffung Elektrik/Elektronik bei der Volkswagen AG, zuvor leitete er dort seit 2002 die Konzernbeschaffung Exterieur.

Herr Rolf Frech hat sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche AG am 26. September 2011 niedergelegt. An seiner Stelle ist Herr Peter Schulz am 4. Oktober 2011 gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden. Zum 31. Dezember 2011 legte Herr Hans Baur sein Amt als Aufsichtsratsmitglied nieder. Für ihn bestellte das Amtsgericht Stuttgart Herrn Bernd Kruppa am 15. Februar 2012 als Nachfolger.

„Strategie 2018“ verabschiedet

Der Vorstand der Porsche AG hat im Berichtsjahr als Leitfaden für das unternehmerische Handeln die „Strategie 2018“ entwickelt. Aus der erklärten Vision, Porsche langfristig als den weltweit erfolgreichsten Hersteller exklusiver Sportwagen zu positionieren, wurden vier Unternehmensziele abgeleitet:

Bis 2018 soll der Absatz auf rund 200.000 Fahrzeuge steigen. Dafür setzt Porsche seine Innovationskraft ein und forciert die Anstrengungen in der Entwicklung.

Mit einer operativen Umsatzrendite von mindestens 15 Prozent und einer Kapitalrendite von mindestens 21 Prozent soll Porsche der profitabelste Automobilhersteller der Welt bleiben.

Um das zu erreichen, sollen die Kunden von Porsche durch ein einzigartiges Kauf- und Besitzerlebnis begeistert werden. Dazu gehört, dass ihnen herausragende Produkte angeboten werden, die ihre Ansprüche an einen exklusiven Sportwagen voll zufrieden stellen sollen.



Darüber hinaus soll Porsche für seine Mitarbeiter ein exzellenter Arbeitgeber sein, für den sie sich motiviert engagieren. Außerdem soll Porsche weiterhin für alle Stakeholder – Investoren, Lieferanten und Händler – ein fairer und verlässlicher Partner sein.

Umfangreiche Baumaßnahmen an verschiedenen Standorten

Der Aufsichtsrat der Porsche AG hatte bereits in seiner Sitzung am 15. März 2011 dem Vorschlag des Vorstands der Porsche AG zugestimmt, das Werk Leipzig für die Produktion des neuen Modells Macan als vollwertigen Produktionsstandort inklusive Karosseriebau und Lackieranlage auszuplanen. Am 18. Oktober 2011 legten dann der Aufsichtsratsvorsitzende der Porsche AG, Dr. Wolfgang Porsche und der Vorstandsvorsitzende Matthias Müller den Grundstein für die Erweiterung des Werks Leipzig. Für die Fertigung des Macan werden in die Produktionsstätte rund 500 Millionen Euro investiert.

Im Juli 2011 begannen die Baumaßnahmen zur Erweiterung des Entwicklungszentrums in Weisach, wo ein Design-Studio, ein Windkanal und ein Elektronik-Integrations-Zentrum errichtet werden. Die Investitionen dafür betragen insgesamt rund 150 Millionen Euro.

Im September 2011 nahm die Porsche AG am Unternehmenssitz in Stuttgart-Zuffenhausen eine neue Lackiererei in Betrieb. Die Investitionen für die innovative, ökologisch ausgerichtete Anlage betragen rund 200 Millionen Euro.

In Stuttgart-Zuffenhausen hat die Porsche AG im Berichtszeitraum außerdem an geeigneten Standorten für einen zweistelligen Millionen-Euro-Betrag Grundstücke zum Zweck der Werkserweiterung zugekauft.

Porsche Zentren übernommen

Seit dem 25. November 2010 wird die Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg, die als Mantelgesellschaft erworben wurde, in den Konzernabschluss der Porsche AG einbezogen. Die entsprechenden Hamburger Händlerbetriebe wurden mit Wirkung vom 1. Februar 2011 erworben.

Die Porsche Deutschland GmbH hat über die Porsche Niederlassung Leipzig GmbH zum 1. September 2011 das Porsche Zentrum Leipzig übernommen.

Neue Kreditvereinbarungen

Anfang Februar 2011 wurde eine Anleihe in Höhe von einer Milliarde Euro fällig. Die Refinanzierung erfolgte unmittelbar durch einen syndizierten Kredit in Höhe von einer Milliarde Euro. Die Laufzeit dieser Brückenfinanzierung geht bis Ende 2012, nachdem im November 2011 die Ausübung der Verlängerungsoption erfolgte.

Zur Sicherstellung der Liquidität hat die Porsche AG Anfang Juni 2011 eine syndizierte Kreditlinie von bis zu 2,5 Milliarden Euro mit einem Bankenkonsortium neu abgeschlossen, die Ende Juni 2013 oder nach Ausübung einseitiger Verlängerungsoptionen durch die Porsche AG Ende Juni 2014 bzw. Ende März 2015 fällig wird.

Im Juni und Juli 2011 hat die Porsche Zwischenholding GmbH über ihre Tochtergesellschaften zwei Finanzierungstransaktionen durchgeführt: Die Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen, platzierte in Deutschland ein Schuldscheindarlehen über 500 Millionen Euro und die Porsche Financial Services Inc., Lisle, Illinois, USA, hat in den USA eine ABS-Anleihe über 519 Millionen US-Dollar begeben. Im November 2011 wurde durch die Porsche Financial Services Inc. eine weitere ABS-Anleihe über 661 Millionen US-Dollar in den USA begeben. Die ABS-Anleihe-Transaktionen erfolgten im Rahmen einer Privatplatzierung. Mit den genannten Transaktionen hat die Porsche Zwischenholding GmbH eine Umschichtung in ihrem Refinanzierungsportfolio zur Risikodiversifizierung erreicht und sichert ebenso ihr Wachstum ab.

Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Wesentliche Veränderungen im Beteiligungsbereich

Mit dem Erwerb des Vertriebsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg geht der Volkswagen Konzern einen weiteren bedeutsamen Schritt auf dem Weg zum Integrierten Automobilkonzern mit Porsche. Die Übertragung der Vertriebsgesellschaft erfolgte zum 1. März 2011 zu einem Preis von 3,3 Milliarden Euro. Die Porsche Holding Salzburg ist eine der erfolgreichsten und profitabelsten Handelsorganisationen der Automobilwelt, mit einer starken Präsenz insbesondere in Österreich, West- und Südosteuropa sowie in China.

Im Laufe des Berichtsjahres hat Volkswagen 9,75 Prozent der Stimmrechte der SGL Carbon SE, Wiesbaden, erworben. Der SGL-Konzern ist ein weltweit führender Hersteller des besonders leichten und gleichzeitig sehr festen Werkstoffs Carbon (Kohlenstoff), mit dem auch das Gewicht von Fahrzeugen reduziert werden kann.

Die Volkswagen AG hat am 9. November 2011 nach Abgabe eines Pflichtangebots an die Aktionäre der MAN SE, München, ihren Anteil an dieser Gesellschaft auf 55,90 Prozent der Stimmrechte beziehungsweise 53,71 Prozent des Grundkapitals erhöht. Durch eine engere Zusammenarbeit von MAN, Scania und Volkswagen können zukünftig erhebliche Synergien in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Produktion erschlossen werden.

Investitionsplanung des Volkswagen Konzerns

Im Konzernbereich Automobile wird sich nach aktueller Planung des Volkswagen Konzerns die Investitionstätigkeit in den Jahren 2012 bis 2016 auf insgesamt 62,4 Milliarden Euro belaufen. Neben Sachinvestitionen umfasst diese Summe mit 11,6 Milliarden Euro auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten und mit netto 1,0 Milliarden Euro den Saldo aus Investitions-

tionen in Finanzanlagen und Erlösen aus Anlagenabgängen. Auf Sachinvestitionen entfallen 49,8 Milliarden Euro. Mit 57 Prozent investiert Volkswagen mehr als die Hälfte davon allein in Deutschland. Die Investitionsquote (Investitionen in Sachanlagen in Prozent vom Umsatz) wird sich in den Jahren 2012 bis 2016 auf einem wettbewerbsfähigen Niveau von durchschnittlich rund 6 Prozent bewegen.

Mit 32,7 Milliarden Euro beziehungsweise rund 66 Prozent wendet der Volkswagen Konzern den wesentlichen Anteil der Sachinvestitionen des Automobilbereichs für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette aller Marken auf. Schwerpunkte sind neue Fahrzeuge, Derivate und Nachfolgemodelle in nahezu allen Fahrzeugklassen auf Basis der modularen Baukastentechnologie sowie die zugehörigen Komponenten. Damit setzt der Volkswagen Konzern seine Modelloffensive konsequent fort, um neue Märkte und Segmente zu erschließen. Bei den Aggregaten führt Volkswagen neue Motorengenerationen mit weiteren Verbesserungen bei Leistung, Verbrauch und Emissionswerten ein. Insbesondere wird die Entwicklung von Hybrid- und Elektromotoren vorangetrieben.

Darüber hinaus wird der Volkswagen Konzern in den kommenden fünf Jahren produktübergreifend 17,1 Milliarden Euro investieren. Aufgrund seiner hohen Qualitätsziele und der kontinuierlichen Verbesserung seiner Fertigungsprozesse erfordern die neuen Produkte auch Anpassungen und den Aufbau zusätzlicher Kapazitäten in den Presswerken, Lackierereien und Montagen. Außerhalb der Fertigung sind Investitionen im Wesentlichen in den Bereichen Entwicklung, Qualitätssicherung, Vertrieb, Originalteileversorgung und Informationstechnologie vorgesehen.

In der geplanten Investitionstätigkeit sind auch Auszahlungen für Wind-, Solar- und Wasserkraft enthalten, um die Fabriken mit regenerativ erzeugter Energie zu versorgen.

Es ist der Anspruch des Volkswagen Konzerns, die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft zu finanzieren. Im Planungszeitraum erwartet Volkswagen einen Cashflow aus dem laufenden Geschäft in Höhe von 90,7 Milliarden Euro. Damit werden die erwirtschafteten Mittel den Investitionsbedarf

des Konzernbereichs Automobile voraussichtlich um 28,3 Milliarden Euro übertreffen und seine Liquiditätssituation weiter verbessern. Für den Netto-Cashflow geht der Volkswagen Konzern im Konzernbereich Automobile in den Jahren 2012 und 2013 von einer positiven Entwicklung aus.

Die Planung basiert auf der zum Zeitpunkt ihrer Aufstellung im September 2011 vorhandenen Struktur des Volkswagen Konzerns und schließt bereits die Porsche Holding Salzburg ein. Die Beteiligung an der MAN-Gruppe ist, so wie die an der Porsche Zwischenholding GmbH, noch als at Equity bilanziertes Unternehmen in der Konzernplanung enthalten. Der Mittelabfluss zum Erwerb des verbleibenden 50,1 Prozent-Anteils an der Porsche Zwischenholding GmbH ist in der Konzernplanung nicht berücksichtigt.

Nicht im Konsolidierungskreis – und damit ebenfalls nicht in den oben genannten Zahlen enthalten – sind die Gemeinschaftsunternehmen in China. Diese Gesellschaften werden in den Jahren 2012 bis 2016 insgesamt 14,0 Milliarden Euro in neue Werke und Produkte investieren. Diese Investitionen werden aus eigenen Mitteln der Joint-Venture-Gesellschaften finanziert.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen plant Volkswagen für den Zeitraum 2012 bis 2016 Investitionen in Höhe von 2,2 Milliarden Euro. Im Working Capital wird für den Anstieg des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen eine Mittelbindung in Höhe von 65,8 Milliarden Euro erwartet. Der Kapitalbedarf von insgesamt 68,0 Milliarden Euro wird zu etwa 40 Prozent aus dem Brutto-Cashflow finanziert. Der verbleibende Mittelbedarf wird – wie in der Branche üblich – vor allem durch Daueremissionsprogramme, die im Geld- und Kapitalmarkt etabliert sind, und durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft gedeckt.



Geschäftsverlauf

Deutliches Wachstum

Die Weltwirtschaft ist im Berichtsjahr 2011 erneut gewachsen. Allerdings blieb der Anstieg nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) mit 3,8 Prozent nicht nur hinter dem Vorjahreswert von fünf Prozent zurück. Die insgesamt gute Konjunktur überdeckte auch die sich im Jahr 2011 zunehmend verschlechternde Entwicklung in Europa. Während die Wirtschaft in dieser Region im ersten Halbjahr noch recht dynamisch wuchs, geriet sie im Jahresverlauf immer mehr in den Sog der Schuldenkrise, die die Entwicklung der Eurozone deutlich bremste. Die Folgen waren offensichtlich: Selbst in Deutschland, dem Wachstumsmotor der europäischen Konjunktur, nahm das Bruttoinlandsprodukt im vierten Quartal 2011 – verglichen mit dem Vorquartal – zum ersten Mal seit dem Krisenjahr 2009 wieder leicht ab. Unter dem Strich erreichte Deutschland im Berichtsjahr ein Wirtschaftswachstum von drei Prozent. China erreichte 2011 noch ein Wachstum von 9,2 Prozent, gleichwohl verlangsamte sich der Aufschwung auch in Fernost insgesamt. Japan wurde zusätzlich erschüttert durch die Naturkatastrophe im Frühjahr 2011 und erreichte im Gesamtjahr ein Minus von 0,9 Prozent. Schließlich blieb auch die Entwicklung in den USA labil. Unter dem Strich wuchs die US-Wirtschaft 2011 um 1,8 Prozent.

Der Weltautomobilmarkt profitierte von der insgesamt guten Weltkonjunktur und legte im Berichtsjahr um sechs Prozent auf 65,4 Millionen Neuzulassungen von Personenwagen zu. Wie im Vorjahr trugen die BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China zu dem Aufwärtstrend bei. Nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie legten in China die Verkaufszahlen um acht Prozent auf 12,2 Millionen Fahrzeuge zu. In Indien betrug der Zuwachs sechs Prozent auf 2,5 Millionen Einheiten, in Russland waren es plus 39 Prozent auf 2,7 Millionen Fahrzeuge und in Brasilien lag das Wachstum bei drei Prozent auf 3,4 Millionen Einheiten. Aber auch der amerikanische Markt konnte kräftig zulegen. So wurden 2011 in den USA mit 12,7 Millionen neuen Personenwagen und Light Trucks zehn Prozent mehr Fahrzeuge verkauft als im Jahr zuvor.

In Westeuropa wurde die Vorjahresmarke knapp verfehlt: Mit 12,8 Millionen Neufahrzeugen betrug das Minus zwar nur ein Prozent, allerdings verhinderte allein das gute Abschneiden des großen deutschen Marktes einen stärkeren Rückgang auf dem Kontinent. In Deutschland wurden im Jahr 2011 insgesamt 3,2 Millionen neue Personenwagen ver-

kauft. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr betrug neun Prozent.

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 (Porsche SE und ihre Tochtergesellschaften) außer Betracht.

Absatz der wesentlichen Beteiligungen steigt deutlich

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern konnte seinen Absatz im Geschäftsjahr 2011 – verglichen mit dem Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2010 – um 21,3 Prozent auf 116.978 Fahrzeuge steigern. Das starke Wachstum verdeutlicht den großen Markterfolg des neuen Cayenne und des Panamera, denn der Absatz der Sportwagen-Baureihen 911 und Boxster/Cayman nahm lebenszyklusbedingt ab.

Der sportliche Geländewagen Cayenne erreichte im Berichtszeitraum einen Absatz von insgesamt 59.873 Einheiten. Im Vorjahresvergleich entspricht dies einem Zuwachs von 48,8 Prozent. Dabei teilt sich der Absatz der neuen Cayenne-Generation auf in 21.698 Einheiten mit Sechszylinder-Benzinmotor, 4.236 Einheiten mit Hybridantrieb und 16.417 Fahrzeuge mit Dieselantrieb. 17.522 Fahrzeuge entfielen auf den Cayenne mit Achtzylinder-Motor. Vom Panamera setzte Porsche im Berichtsjahr 28.218 Einheiten ab, das waren 20,2 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Auf das Sechszylindermodell entfielen 19.392 Fahrzeuge, davon hatten 3.498 Fahrzeuge einen Dieselmotor und 952 Fahrzeuge waren Hybridmodelle. Auf das Achtzylindermodell entfielen 8.826 Einheiten.

Die Verkäufe der Baureihe 911 waren von dem Modellwechsel, der im Dezember 2011 begann, beeinträchtigt. Der Absatz der Baureihe nahm im Geschäftsjahr 2011 um 13,7 Prozent auf 17.607 Fahrzeuge ab. Der Absatz der Boxster-Baureihe einschließ-

lich der Cayman-Modelle sank um 8,6 Prozent auf 11.280 Einheiten. Davon entfielen 6.092 Fahrzeuge auf den Boxster und 5.188 Einheiten auf den Cayman. Die Markteinführung der neuen Boxster-Generation startet im April 2012.

Auch der Volkswagen Konzern konnte seine Absatzzahlen steigern. Auf die Marke Volkswagen Pkw entfielen im Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2011 4.450.270 der weltweit in diesem Zeitraum insgesamt 8.361.294 abgesetzten Fahrzeuge (Vorjahr: 3.862.632 von insgesamt 7.278.440 abgesetzten Fahrzeugen). Die Modelle Golf, Polo, Tiguan, Touareg, Jetta, Passat Variant, Touran und Sharan wurden besonders stark nachgefragt. Der up!, das neue Golf Cabriolet und der neue Beetle wurden vom Markt positiv aufgenommen.

Die Marke Audi erreichte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 einen Absatz von 1.543.497 Fahrzeugen (Vorjahr: 1.321.063 Fahrzeuge). Die größten Zuwachsraten verzeichneten die Baureihen Audi A1, Audi A6, Audi A8 sowie der Audi A7 Sportback. Die erneut gestiegene Nachfrage nach den SUV-Modellen Audi Q5 und Audi Q7 wirkte sich ebenfalls positiv aus. In den Absatzzahlen von Audi sind die Werte der Marke Lamborghini enthalten. Die Marke ŠKODA setzte im Berichtszeitraum 690.350 Fahrzeuge ab, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 18,1 Prozent entspricht. Alle Modellreihen der Marke trugen zu diesem Erfolg bei; die Modelle Fabia, Octavia, Yeti und Superb wurden besonders stark nachgefragt. Im Geschäftsjahr 2011 betrug der Absatz der Marke SEAT 361.518 Fahrzeuge (plus 3,6 Prozent). Der Absatz der Marke Bentley stieg in diesem Zeitraum um 54,1 Prozent auf 7.402 Fahrzeuge. Die Modelle Continental GT und Mulsanne wiesen die höchsten Steigerungsraten auf. Die chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften trugen mit 2.200.715 Fahrzeugen zum Absatz bei (Vorjahr: 1.871.336).

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 440.556 Einheiten ab (plus 26,1 Prozent). Der Absatz von Scania betrug 80.108 Fahrzeuge, was einen Anstieg von 25,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Am 9. November 2011 hat Volkswagen seinen Anteil an der MAN SE auf 55,9 Prozent der Stimmrechte und 53,71 Prozent des Grundkapitals erhöht und MAN in der Folge als weitere Marke im Konzern konsolidiert. Im Zeitraum vom 9. November bis zum 31. Dezember 2011 hat MAN 24.750 Fahrzeuge abgesetzt.

Regionale Unterschiede

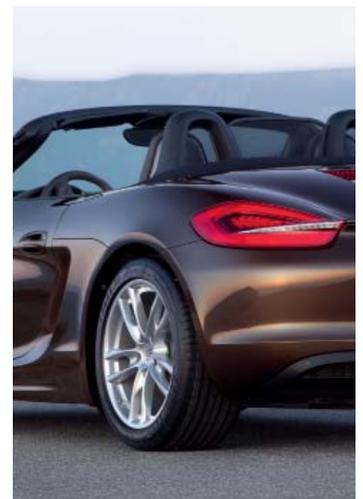
In allen wichtigen Verkaufsregionen konnte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern im Berichtszeitraum zulegen. Am stärksten stieg der Absatz in China. Dort betrug das Wachstum gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum 67,2 Prozent auf 24.594 Fahrzeuge. In der gesamten Region Asien/Rest der Welt wuchs der Absatz um 46,7 Prozent auf 43.875 Einheiten. In Amerika legte der Absatz im Berichtszeitraum um 7,6 Prozent auf 32.605 Fahrzeuge zu; davon entfielen 29.331 Einheiten auf Nordamerika (plus 5,9 Prozent). Auf dem deutschen Markt erreichte Porsche ein Plus von 3,7 Prozent auf 13.918 Einheiten. Auf dem gesamten europäischen Markt stieg der Absatz von Porsche um 11,7 Prozent auf 40.498 Fahrzeuge.

Der Volkswagen Konzern setzte vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 in der Region Europa/Übrige Märkte 4.065.952 Fahrzeuge ab und lag damit 12,4 Prozent über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums, in dem 3.616.728 Fahrzeuge abgesetzt wurden. In Nordamerika stieg der Absatz um 22,2 Prozent auf 677.821 Einheiten. Der Absatz in Südamerika ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,3 Prozent angestiegen und lag bei 943.415 Fahrzeugen. Im Raum Asien-Pazifik war die Nachfrage nach Konzernmodellen anhaltend hoch. Einschließlich der Joint-Ventures in China setzte der Volkswagen Konzern im Zeitraum 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 2.674.106 Fahrzeuge ab, das waren 22,4 Prozent mehr als im Geschäftsjahr 2010.

Produktion ausgeweitet

Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern wurden im Berichtszeitraum 127.793 Fahrzeuge produziert, das waren 33,7 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Im Werk Leipzig liefen 62.004 Einheiten der Baureihe Cayenne vom Band und damit 57,3 Prozent mehr Fahrzeuge als im Vergleichszeitraum. Vom Panamera wurden 31.834 Fahrzeuge gefertigt und somit 32,1 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Im Werk Zuffenhausen betrug der Zuwachs bei der Elfer-Baureihe 8,9 Prozent auf 21.748 Einheiten. Die Produktion der Boxster-Baureihe einschließlich der Cayman-Modelle legte insgesamt um 1,2 Prozent auf 12.207 Einheiten zu. In Finnland sank die Anzahl hergestellter Fahrzeuge um 68,4 Prozent auf 2.015 Einheiten. Bereits seit Februar 2009 wurde die Boxster-Produktion schrittweise nach Zuffenhausen verlagert. Die Dienstleistungsvereinbarung mit dem finnischen Partner Valmet endete am 31. Januar 2012.

Der Volkswagen Konzern produzierte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 weltweit 8.494.280 Fahrzeuge nach einer Produktion von 7.357.505 Fahrzeugen im Vorjahr. Die weltweiten Fahrzeugbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen zum 31. Dezember 2011 über denen des Vorjahres.



Gefragte Finanzdienstleistungen

Der internationale Finanzdienstleister Porsche Financial Services Gruppe bietet über die Porsche-Handelsorganisation Finanzdienstleistungen für Porsche-Fahrzeuge an. Zusätzlich zu den Kernprodukten Leasing und Finanzierung gehören zum Produktportfolio ebenfalls die Händlerfinanzierung, Versicherungen und Kreditkarten. Seit 2011 werden in den Märkten Deutschland, Italien und der Schweiz Finanzdienstleistungen für die Exklusivmarken Bentley, Lamborghini und Bugatti des Volkswagen Konzerns angeboten. Ein Angebot für die Märkte USA, Kanada und Frankreich ist in Vorbereitung. Die Porsche Financial Services Gesellschaften sind in zwölf Ländern und damit in nahezu allen wichtigen Automobilmärkten des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns vertreten. In den Kernmärkten Deutschland, Nordamerika, Italien, Großbritannien und Japan steuert der Finanzdienstleister das gesamte operative Geschäft selbst, in allen anderen Ländern nutzt das Unternehmen Kooperationspartner. In Singapur wurde im Jahr 2011 die jüngste Financial Services Gesellschaft gegründet und für den wachsenden Markt China die Aufnahme der Geschäftstätigkeit geplant. Mit rund 140 Mitarbeitern weltweit hat Porsche Financial Services im Jahr 2011 rund 35.000 Neuverträge abgeschlossen und verwaltete damit insgesamt rund 87.000 Finanzdienstleistungsverträge mit einem Gesamtwert von 3,6 Milliarden Euro. Darüber hinaus nutzen rund 13.000 Kunden das Kreditkartenangebot von Porsche. Die Financial Services Gesellschaften haben ihre Prozesse und Methoden zum Risikomanagement entsprechend den jeweiligen gesetzlichen Anforderungen weiter optimiert.

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

Zum 1. Januar 2012 übernimmt die Volkswagen Leasing GmbH die händlereigene Autovermietung Euromobil. Damit stärkt die Volkswagen Financial Services AG das eigene Vermietgeschäft und schließt eine Lücke in ihrem Mobilitätskonzept. Langfristig ist die Integration von Euromobil in das strategische Geschäftsfeld „Neue Mobilität“ vorgesehen.

Volkswagen Finanzdienstleistungen trug im Geschäftsjahr 2011 erneut mit innovativen Produkten entlang der automobilen Wertschöpfungskette zur guten Ergebnis- und Absatzsituation des Volkswagen Konzerns bei. Die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft belief sich im Geschäftsjahr 2011 auf 3,1 Millionen; das waren 16,2 Prozent mehr als im Vorjahr. Im Bereich Service/Versicherungen stieg die Anzahl der Verträge im Vergleich zum Vorjahr auf insgesamt 2,7 Millionen Kontrakte (plus 19,8 Prozent). Insgesamt erreichte der Vertragsbestand mit 8,2 Millionen Verträgen einen neuen Rekordwert. Die Volkswagen Bank direkt setzte ihre positive Entwicklung im Direktbankgeschäft fort und betreute am Ende des Berichtsjahres 1.442.002 Konten (plus 4,5 Prozent). Die Joint-Venture-Gesellschaft LeasePlan Corporation N.V. verzeichnete im Flottenmanagementgeschäft am Jahresende 2011 einen Vertragsbestand von 1,3 Millionen Fahrzeugen; der Vergleichswert 2010 wurde damit um 2,7 Prozent übertroffen.

Neue Arbeitsplätze

Zum 31. Dezember 2011 beschäftigte der Porsche SE Konzern 31 Mitarbeiter (31. Dezember 2010: 36 Mitarbeiter). Die Zahl der Mitarbeiter des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns lag am 31. Dezember 2011 mit 15.307 Personen um 16,3 Prozent über dem Wert vom 31. Dezember 2010. Im Inland beschäftigte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern 13.249 Mitarbeiter. Der Inlandsanteil beträgt damit 86,6 Prozent.

Der Volkswagen Konzern hatte am 31. Dezember 2011 501.956 Mitarbeiter und damit 25,7 Prozent mehr als am 31. Dezember 2010 (399.381). Im Inland waren 224.851 Mitarbeiter beschäftigt. Der Inlandsanteil gemessen an der Gesamtbelegschaft liegt damit bei 44,8 Prozent.

Kapitalmarkt

Für die internationalen Börsen war 2011 kein gutes Jahr. Der deutsche Aktienindex (Dax), der am 3. Januar 2011 und damit am ersten Handelstag im Berichtsjahr mit 6.990 Punkten startete, schloss am 30. Dezember 2011 mit 5.898 Punkten. Damit verzeichnete der Frankfurter Aktienindex gegenüber dem Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres einen Verlust von rund 16 Prozent. Der Composite Dax (C-Dax) sank im Jahr 2011 von 877 auf 688 Punkte, dies bedeutete ein Minus von rund 22 Prozent. Der Kurs der Vorzugsaktien der Porsche SE, der zu Beginn des Berichtsjahres bei 59 Euro lag, schloss am Jahresende mit 41 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 Oktober 2011 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) ist bisher nicht erfolgt und 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, potenzielle Interessenskonflikte, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und Vielfalt (Diversity) be-

rücksichtigen (Ziffer 5.4.1 Abs. 2 und 3 in der Fassung vom 26. Mai 2010), wird auch in Zukunft nicht erfolgen. Eine Nennung konkreter Ziele erscheint zum jetzigen Zeitpunkt nicht sachgerecht, da der integrierte Automobilkonzern mit der Volkswagen AG verwirklicht werden soll, womöglich bevor die nächsten planmäßigen Neuwahlen der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat anstehen und sich in diesem Fall Fragen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Gesellschaft unter ganz anderen Vorzeichen als derzeit stellen können.

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.

Hauptversammlung der Porsche SE

Auf der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE, die am 17. Juni 2011 stattfand, wurde für das Rumpfgeschäftsjahr („RGJ“) 2010 eine Dividende in Höhe von 50 Cent je alte und neue Vorzugsaktie beschlossen. Für das Geschäftsjahr 2009/10 hatte die Dividende 9,4 Cent je Stammaktie und 10 Cent je Vorzugsaktie betragen. Die deutliche Erhöhung der Dividendenausschüttung an die Vorzugsaktionäre war möglich geworden, nachdem die Stammaktionäre erklärt hatten, dass sie an der Dividendenausschüttung für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 nicht teilhaben würden und die Dividende ausschließlich an die Vorzugsaktionäre ausgeschüttet werden solle.

Aktionärsstruktur

Die Porsche SE hat ihre Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen im April 2011 erfolgreich abgeschlossen. Mit Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart am 13. April 2011 wurde das Grundkapital der Gesellschaft von 175.000.000 Euro um 131.250.000 Euro auf 306.250.000 Euro durch

Ausgabe von 65.625.000 neuen Stammaktien (Stückaktien) und von 65.625.000 neuen Vorzugsaktien (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von 1,00 Euro erhöht. Das gezeichnete Kapital der Porsche SE setzt sich seither aus 153.125.000 Stammaktien und 153.125.000 Vorzugsaktien zusammen. Die Stammaktien wurden bis zum Ende des Geschäftsjahres 2008/09 mittelbar ausschließlich von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten. Seit August 2009 hält die Qatar Holding LLC 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, Kanada, 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 Porsche 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.



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Porsche SE fungiert als Holdinggesellschaft für ihre operativ tätigen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG. Nach der Geschäftsjahresumstellung im Jahr 2010 entspricht das Geschäftsjahr der Porsche SE nunmehr dem Kalenderjahr. Der vorliegende Konzernabschluss der Porsche SE umfasst daher den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011. Die Vergleichsperiode, das Rumpfgeschäftsjahr („RGJ“) 2010, dauerte vom 1. August bis zum 31. Dezember 2010 und umfasste damit einen Zeitraum von fünf Monaten. Aufgrund der unterschiedlichen Dauer beider Geschäftsjahre ist die Finanz- und Ertragslage des Geschäftsjahres 2011 mit der Finanz- und Ertragslage der Vergleichsperiode nicht vollständig vergleichbar.

Ertragslage

Der Porsche SE Konzern erzielte im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 59 Millionen Euro, nachdem im RGJ 2010 ein Ergebnis in Höhe von 1.286 Millionen Euro erzielt worden war. Die Gesellschaft weist dabei ein positives Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen in Höhe von 4.660 Millionen Euro aus (RGJ 2010: 1.075 Millionen Euro). Dieses wurde jedoch insbesondere durch einen Sondereffekt aus der ergebniswirksamen, jedoch nicht liquiditätswirksamen Anpassung der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von insgesamt minus 4.372 Millionen Euro (RGJ 2010: minus 389 Millionen Euro) weitgehend kompensiert. Die für die Bewertung der Put- und Call-Optionen im Geschäftsjahr 2011 maßgeblichen Parameter waren insbesondere die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen sowie der Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH. Der Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH wiederum hängt maßgeblich von der zugrunde liegenden Planung und den zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt abgeleiteten Kapitalkosten ab.

Da die Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV nicht verwirklicht wurde, war der Bewertung der Put- und Call-Optionen zum 31. Dezember 2011 eine Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen von 100 Prozent zugrunde zu legen. Da diese zum 31. Dezember 2010 noch 50 Prozent betragen hatte, ergab sich aus deren Erhöhung auf 100 Prozent eine deutliche Ergebnisbelastung (wir verweisen auf die Ausführungen im Abschnitt „Keine Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung – Ziel des integrierten Automobilkonzerns mit Volkswagen bleibt unverändert“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ in diesem Lagebericht). Zusätzlich führte eine Aktualisierung der Unternehmensplanung der Porsche Zwischenholding GmbH und die Einplanung einer weiteren Baureihe im Segment der sportlichen Geländewagen, des Macan, zu einer Erhöhung des Unternehmenswerts und somit zu einer Ergebnisbelastung aus der Bewertung der Optionen zum beizulegenden Zeitwert.

Ein gegenläufiger Effekt auf die Bewertung der Put- und Call-Optionen ergab sich durch den Anstieg der für Bewertungszwecke verwendeten Kapitalkosten im Vergleich zum Ende des vorherigen Geschäftsjahres. Dieser Anstieg wirkte sich jedoch nur teilweise kompensierend auf die Erhöhung des Unternehmenswerts und der prinzipiellen Ausübbarkeit und damit auf das Bewertungsergebnis aus.

Die sonstigen betrieblichen Erträge des Geschäftsjahres 2011 in Höhe von 12 Millionen Euro (RGJ 2010: 269 Millionen Euro) enthalten insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. In der Vergleichsperiode waren in den sonstigen betrieblichen Erträgen insbesondere Erträge aus Aktienkurssicherung (102 Millionen Euro) und Erträge aus der Bewertung der Put-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH (158 Millionen Euro) enthalten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 4.445 Millionen Euro (RGJ 2010: 590 Millionen Euro) enthalten im Wesentlichen den beschriebenen Effekt aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH zum bei-

zulegenden Zeitwert in Höhe von minus 4.372 Millionen Euro (RGJ 2010: Aufwendungen aus der Bewertung der Call-Option in Höhe von 547 Millionen Euro).

Der Personalaufwand des Porsche SE Konzerns im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 beträgt 14 Millionen Euro (RGJ 2010: 11 Millionen Euro).

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen beläuft sich auf 4.660 Millionen (RGJ 2010: 1.075 Millionen Euro). Es entfällt in Höhe von 395 Millionen Euro (RGJ 2010: 106 Millionen Euro) auf den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und in Höhe von 4.265 Millionen Euro (RGJ 2010: 969 Millionen Euro) auf den Volkswagen Konzern. Die Porsche SE profitierte dabei von den gesteigerten Ergebnissen ihrer wesentlichen Beteiligungen. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen umfasst neben den originären Ergebnisbeiträgen beider Beteiligungen zudem 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 165 Millionen Euro (RGJ 2010: 206 Millionen Euro) belastet.

Das Finanzergebnis, das im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus Darlehen enthält, beläuft sich im Berichtszeitraum auf minus 185 Millionen Euro (RGJ 2010: minus 104 Millionen Euro).

Der Porsche SE Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2011 ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 28 Millionen Euro (RGJ 2010: 639 Millionen Euro). Unter Berücksichtigung eines Ertrags aus Ertragsteuern in Höhe von 31 Millionen Euro (RGJ 2010: Ertrag in Höhe von 647 Millionen Euro) beläuft sich das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns auf 59 Millionen Euro (RGJ 2010: 1.286 Millionen Euro).

Finanzlage

Der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns beläuft sich im Geschäftsjahr 2011 auf 43 Millionen Euro (RGJ 2010: minus 325 Millionen Euro). Dieser umfasst einerseits den positiven Effekt aus erhaltenen Dividenden von der Volkswagen AG in Höhe von 243 Millionen Euro (RGJ 2010: 0 Millionen Euro) und der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 128 Millionen Euro (RGJ 2010: 198 Millionen Euro). Zudem ergab sich im Geschäftsjahr 2011 ein Zufluss aus Ertragsteuererstattungen in Höhe von 176 Millionen Euro (RGJ 2010: 7 Millionen Euro). Aus gezahlten Ertragsteuern ergab sich andererseits ein Mittelabfluss in Höhe von 278 Millionen Euro (RGJ 2010: 370 Millionen Euro). Die im Geschäftsjahr 2011 gezahlten Zinsen belaufen sich auf 366 Millionen Euro (RGJ 2010: 205 Millionen Euro); die erhaltenen Zinsen auf 191 Millionen Euro (RGJ 2010: 77 Millionen Euro).

Aus der Investitionstätigkeit resultierte im Geschäftsjahr 2011 ein Mittelzufluss in Höhe von 115 Millionen Euro (RGJ 2010: 222 Millionen Euro). Dieser Mittelzufluss betrifft frei gewordene Termingeldanlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten (RGJ 2010: 100 Millionen Euro). Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit im RGJ 2010 enthielt zudem die Veränderung von auf Barausgleich gerichteten Optionen mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die im Laufe des RGJ 2010 vollständig aufgelöst wurden sowie den aus der Auflösung dieser Optionen resultierenden Effekt aus dem Freiwerden von ursprünglich verfügbaren beschränkten Mitteln.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2011 ein Mittelabfluss in Höhe von 196 Millionen Euro (RGJ 2010: 28 Millionen Euro). Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit enthält dabei im Geschäftsjahr 2011 insbesondere den Bruttoemissionserlös aus der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung in Höhe von 4.988 Millionen Euro abzüglich sämtlicher damit verbundener und im Geschäftsjahr 2011 angefallener Transaktionskosten in Höhe von 85 Millionen Euro. Transaktionskosten in Höhe von 10 Millionen Euro waren bereits im RGJ 2010 abgeflossen. Zudem sind im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit die Auszahlungen

aus der Tilgung der Bankverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 7.000 Millionen Euro, Einzahlungen aus der Aufnahme von Bankverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der im Oktober 2011 durchgeführten Refinanzierung in Höhe von 2.000 Millionen Euro sowie die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE und an ihre Hybridkapitalgeber enthalten. Im RGJ 2010 enthielt der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ausschließlich Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche SE und an ihre Hybridkapitalgeber.

Der Finanzmittelbestand verringerte sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 um 38 Millionen Euro auf 368 Millionen Euro.

Die Bruttoliquidität, das heißt die Flüssigen Mittel und Termingeldanlagen des Porsche SE Konzerns, verringerte sich von 622 Millionen Euro im Vorjahr auf 469 Millionen Euro. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten verringerten sich aufgrund der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung und der damit verbundenen teilweisen Tilgung von 6.964 Millionen Euro zum 31. Dezember 2010 auf 1.991 Millionen Euro am 31. Dezember 2011.

Die Nettoliquidität des Porsche SE Konzerns – also die Flüssigen Mittel und Termingeldanlagen vermindert um die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten – belief sich somit am 31. Dezember 2011 auf minus 1.522 Millionen Euro (31. Dezember 2010: minus 6.342 Millionen Euro).

Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 um 3.299 Millionen Euro auf 32.965 Millionen Euro zum 31. Dezember 2011 erhöht.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns in Höhe von 32.261 Millionen Euro (31. Dezember 2010: 28.733 Millionen Euro) enthalten im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH sowie der Volkswagen AG. Die at Equity bewerteten Anteile haben sich vor allem aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung beider Beteiligungen um insgesamt

3.750 Millionen Euro auf 28.008 Millionen Euro erhöht. Während sich der at Equity Buchwert der Volkswagen AG um 3.563 Millionen Euro auf 24.272 Millionen Euro erhöhte, stieg der at Equity Buchwert der Porsche Zwischenholding GmbH um 187 Millionen Euro auf 3.736 Millionen Euro an. Die langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte zum Stichtag in Höhe von 4.253 Millionen Euro (31. Dezember 2010: 4.475 Millionen Euro) betreffen vor allem Forderungen aus Darlehen gegen die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG. Des Weiteren ist in den langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ein positiver beizulegender Zeitwert in Höhe von 232 Millionen Euro (31. Dezember 2010: 459 Millionen Euro) für die im Rahmen der GLV von Volkswagen erhaltene 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 Rahmen und Zeitplan der GLV in Höhe von 100 Prozent zugrunde (31. Dezember 2010: 50 Prozent).

Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich von 96,9 Prozent am Ende der Vergleichsperiode auf 97,9 Prozent am Ende des Geschäftsjahres 2011.

Das kurzfristige Vermögen ist mit 704 Millionen Euro im Vergleich zum letzten Stichtag gesunken (31. Dezember 2010: 933 Millionen Euro) und enthält 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 3,1 Prozent im Vorjahr auf 2,1 Prozent zum 31. Dezember 2011 gesunken.

Das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns erhöhte sich insbesondere aufgrund der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung zum 31. Dezember 2011 auf 21.645 Millionen Euro (31. Dezember 2010: 17.214 Millionen Euro). Die Eigenkapitalquote (unter Berücksichtigung des Hybridkapitals) hat sich bei einer gestiegenen Bilanzsumme von 58,0 Prozent im Vorjahr auf 65,7 Prozent am 31. Dezember 2011 erhöht.

Die lang- und kurzfristigen Rückstellungen haben sich von 247 Millionen Euro am Ende des RGJ 2010 auf 195 Millionen Euro am 31. Dezember 2011 reduziert. Die Verringerung ist vor allem auf den Rückgang der Ertragsteuerrückstellungen zurückzuführen.

Die lang- und kurzfristigen Finanzschulden verringerten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um insgesamt 4.973 Millionen Euro auf 5.871 Millionen Euro am Bilanzstichtag. Diese Verminderung ist auf die teilweise Tilgung der in den kurzfristigen Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt nominal 5.000 Millionen Euro zurückzuführen, welche aus dem Emissionserlös der Kapitalerhöhung im April 2011 sowie weiterer freier Liquidität vorgenommen wurde. Im Oktober 2011 wurde die noch verbliebene Verbindlichkeit gegenüber Kreditinstituten in Höhe von nominal 2.000 Millionen Euro durch einen neuen Konsortialkredit refinanziert. Die langfristigen Finanzschulden enthalten, wie bereits zum Ende der Vergleichsperiode, Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns in Höhe von insgesamt 3.880 Millionen Euro. Die lang- und kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten haben sich von 1.093 Millionen Euro am Ende des vergangenen Geschäftsjahres auf 5.237 Millionen Euro zum Bilanzstichtag erhöht. In den langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten ist ein negativer beizulegender Zeitwert in Höhe von 5.087 Millionen Euro (31. Dezember 2010: 942 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. Dies betrifft insbesondere die Erhöhung der Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit auf 100 Prozent sowie die Erhöhung des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH.

Operatives Ergebnis der wesentlichen Beteiligungen

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf das laufende operative Geschäft des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns, der die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften („Porsche AG Konzern“) umfasst, und des Volkswagen Konzerns. 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 Geschäftsjahr 2011 setzte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern 116.978 Fahrzeuge ab. Der Umsatz beträgt dabei 10.928 Millionen Euro. Das operative Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns beläuft sich auf 2.045 Millionen Euro. Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern weist dabei eine deutlich zweistellige Umsatzrendite auf.

Der Volkswagen Konzern setzte im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2011 8.361.294 Fahrzeuge ab. Bei Umsatzerlösen in Höhe von 159.337 Millionen Euro in diesem Zeitraum beläuft sich das operative Ergebnis auf 11.271 Millionen Euro.



Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns

Die Porsche SE fungiert seit den gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen im Geschäftsjahr 2009/10 als Holdinggesellschaft für ihre operativ tätigen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG.

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 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, erhebliche Auswirkungen auf die Ertragslage ergeben.

Weiterhin sind die maßgeblichen Bestimmungsgrößen der Vermögenslage die Entwicklung der Buchwerte der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG, die Entwicklung der Finanzschulden sowie der Stand 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 beurteilt die wirtschaftliche Lage der Porsche SE sowie ihrer wesentlichen Beteiligungen positiv. Die Weltwirtschaft ist im Jahr 2011 deutlich gewachsen. Die Porsche SE profitierte im abgelaufenen Geschäftsjahr von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung und den im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegenen Umsatzerlösen sowie den gesteigerten Ergebnissen dieser Beteiligungen. Zudem konnte die Zinsbelastung der Porsche SE durch die Rückführung der Verschuldung und die im Geschäftsjahr 2011 durchgeführte Refinanzierung gesenkt werden.

Weitere Informationen zur Zusammensetzung und Entwicklung der Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sowie zur Kapitalflussrechnung des Porsche SE Konzerns sind im Anhang zum Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2011 enthalten.

Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB)

Der vorliegende handelsrechtliche Einzelabschluss der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2011 umfasst die Berichtsperiode vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011. Aufgrund der mit Wirkung zum 1. Januar 2011 vorgenommenen Umstellung des Geschäftsjahres auf das Kalenderjahr wird als Vergleichsperiode das Rumpfgeschäftsjahr 2010 dargestellt, das den Zeitraum vom 1. August bis zum 31. Dezember 2010 umfasst. Aufgrund der unterschiedlichen Dauer der Betrachtungszeiträume ist insbesondere die Finanz- und Ertragslage des Geschäftsjahres 2011 mit der Finanz- und Ertragslage des RGJ 2010 nicht vollständig vergleichbar.

Jahresergebnis

Das Jahresergebnis der Porsche SE wird im Geschäftsjahr 2011 im Wesentlichen durch das Beteiligungsergebnis, das Zinsergebnis sowie durch Aufwendungen für die im April 2011 durchgeführte Kapitalerhöhung bestimmt. Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2011 Dividenden aus der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 155 Millionen Euro sowie aus der Volkswagen AG in Höhe von 330 Millionen Euro. In der Vergleichsperiode waren Dividendenerträge 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 ausgewiesen.

Das Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2011 beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus Darlehen. Der Zinsaufwand hat sich im 12 Monate umfassenden Geschäftsjahr 2011 mit 409 Millionen Euro im Vergleich zum 5 Monate umfassenden RGJ 2010 mit 244 Millionen Euro unterproportional erhöht. Die Porsche SE konnte dabei insbesondere von der Verminderung der Verschuldung bei Kreditinstituten in der Berichtsperiode sowie von günstigeren Konditionen, die im Rahmen der im Oktober 2011 durchgeführten Refinanzierung vereinbart wurden, profitieren.

Die Zinserträge haben sich von 131 Millionen Euro im RGJ 2010 auf 190 Millionen Euro erhöht. Im Zinsergebnis der Vergleichsperiode 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.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Geschäftsjahres 2011 enthalten Aufwendungen im Zusammenhang mit der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung in Höhe von 85 Millionen Euro. Das handelsrechtliche Ergebnis der Vergleichsperiode enthält Effekte aus Aktienoptionen in Höhe von insgesamt 21 Millionen Euro. Hiervon entfielen 23 Millionen Euro auf die sonstigen betrieblichen Erträge sowie 2 Millionen Euro auf die sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sank von 217 Millionen Euro in der Vergleichsperiode auf 136 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2011.

Die außerordentlichen Aufwendungen im RGJ 2010 in Höhe von 2 Millionen Euro resultieren aus der erstmaligen vollumfänglichen Anwendung der Vorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) auf den handelsrechtlichen Einzelabschluss.

In den Steuern in Höhe von insgesamt 10 Millionen Euro ist ein Ertrag aus der Auflösung von Ertragsteuerrückstellungen in Höhe von 41 Millionen Euro sowie ein Aufwand aus der Zuführung zur Rückstellung für sonstige Steuern in Höhe von 30 Millionen Euro enthalten. Im RGJ 2010 war in den Steuern in Höhe von insgesamt 664 Millionen Euro ein Ertrag in Höhe 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, ergeben hatte.

Der Jahresüberschuss beläuft sich somit auf 146 Millionen Euro (RGJ 2010: 879 Millionen Euro).

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

Mio. €	2011	RGJ 2010
Sonstige betriebliche Erträge	12	32
Personalaufwand	- 14	- 11
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 128	- 44
Beteiligungsergebnis	485	353
Zinsergebnis	- 219	- 113
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	136	217
Außerordentliche Aufwendungen	0	- 2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	41	664
Sonstige Steuern	- 31	0
Jahresüberschuss	146	879
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	86	0
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	0	- 439
Bilanzgewinn	232	440

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 enthalten 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 von Erstattungsansprüchen gegen das Finanzamt im Zusammenhang mit vereinnahmten Dividenden. Zudem sind in den sonstigen Vermögensgegenständen unverändert fortgeführte Anschaffungskosten in Höhe von 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 in Höhe von 5 Millionen Euro umfasst im Wesentlichen Vorauszahlungen für Versicherungsprämien.

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind von 7.000 Millionen Euro zum 31. Dezember 2010 auf 2.000 Millionen Euro gesunken. Diese Verminderung ist auf die teilweise Tilgung der in den kurzfristigen Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt 5.000 Millionen Euro zurückzuführen, welche aus dem Emissionserlös der Kapitalerhöhung im April 2011 sowie weiterer freier Liquidität vorgenommen wurde. Im Oktober 2011 wurde die noch verbliebene Verbindlichkeit gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 2.000 Millionen Euro durch einen neuen Konsortialkredit refinanziert. Die übrigen Verbindlichkeiten haben sich mit 4.393 Millionen Euro gegenüber dem Ende der Vergleichsperiode (4.653 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 31.12.2011

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Aktiva		
Finanzanlagen	24.771	24.771
Forderungen	4.030	4.027
Sonstige Vermögensgegenstände	228	302
Flüssige Mittel	460	622
Rechnungsabgrenzungsposten	5	35
	29.494	29.757
Passiva		
Eigenkapital	22.897	17.839
Rückstellungen	204	265
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.000	7.000
Übrige Verbindlichkeiten	4.393	4.653
	29.494	29.757

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 nachfolgenden Abschnitt sowie 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 Lagebericht dargestellt.

Dividendenvorschlag

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2011 einen Bilanzgewinn in Höhe von 231.831.250 Euro aus. Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 0,754 Euro und je Vorzugsaktie von 0,760 Euro, das heißt in Höhe von insgesamt 231.831.250,00 Euro, zu beschließen. Die Dividende für das RGJ 2010 hatte 0,500 Euro je Vorzugsaktie betragen. Die Stammaktionäre der Porsche SE hatten erklärt, dass sie an der Dividendenausschüttung für das RGJ 2010 nicht teilhaben würden und die Dividende ausschließlich an die Vorzugsaktionäre ausgeschüttet werden solle.

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 beziehungsweise eine angemessene Gegenleistung erhalten. Durch diese Rechtsgeschäfte wurde die Gesellschaft nicht benachteiligt. Berichtspflichtige Maßnahmen nach § 312 Abs. 1 S. 2 AktG lagen im Geschäftsjahr 2011 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

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. Bereits zu Beginn des 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.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2011

Dem Vorstand der Porsche SE gehörten während des gesamten Geschäftsjahres 2011 die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn (Vorsitzender), Thomas Edig (kaufmännische und administrative Angelegenheiten), Hans Dieter Pötsch (Finanzen und Controlling) und Matthias Müller (Produkte und Technik) an.

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

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

Vergütung des Vorstands im Rumpfgeschäftsjahr 2010

Die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn (Vorsitzender), Thomas Edig (kaufmännische und administrative Angelegenheiten) und Hans Dieter Pötsch (Finanzen und Controlling) waren während des gesamten Rumpfgeschäftsjahres 2010 Mitglieder des Vorstands der

Gesellschaft. Dr. Michael Macht, der zu Beginn des Rumpfgeschäftsjahres 2010 noch Mitglied im Vorstand der Porsche SE war (Produkte und Technik), 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.

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

in €	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

Leistungen nach Beendigung der Tätigkeit

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

Zum Ende des Geschäftsjahres 2011 bestehen bei der Porsche SE, ebenso wie zum Ende der Vergleichsperiode, keine Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen.

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 der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortgeführten Tätigkeiten vor Steuern des Porsche SE Konzerns bemisst.

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

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2011

Gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE erhält der Aufsichtsrat für seine Tätigkeit bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2011 insgesamt 1,0

Millionen Euro. In diesem Betrag sind feste Bezüge in Höhe von 0,7 Millionen Euro und variable Bezüge in Höhe von 0,3 Millionen Euro enthalten.

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

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

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

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

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Rumpfgeschäftsjahr 2010

Gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE errechnete sich für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 eine Vergütung des Aufsichtsrats für seine Tätigkeit bei der Porsche SE in Höhe von 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 im Rumpfgeschäftsjahr 2010 darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen wie Vermittlungs- oder Beraterleistungen erhalten.

Die für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 nachfolgend dargestellten Vergütungen der einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche SE enthalten die Bezüge für die Tätigkeit im Aufsichtsratsgremium der Porsche SE.

Aufsichtsratsvergütungen gem. § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB für das Rumpfgeschäftsjahr 2010

	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.

Ergänzende Angaben nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

Vergütung des Vorstands

Allgemeine Grundsätze

Die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, (und damit auch die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) sowie die Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“) waren – ungeachtet der für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach den IFRS bereits im Geschäftsjahr 2009/10 erfolgten Entkonsolidierung – im Geschäftsjahr 2011 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 diese Vorstandsmitglieder aufgrund ihrer jeweiligen Vorstandstätigkeit bei den beiden Konzernunternehmen, der Porsche AG bzw. der Volkswagen AG, sowie bei deren Tochterunternehmen erhalten haben.

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.

Die nachfolgend genannte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2011 enthält daher, neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, für die Herren Thomas Edig und Matthias Müller zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern (Porsche Zwischenholding GmbH und ihre Tochtergesellschaften) für das Geschäftsjahr 2011 und für die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit im Volkswagen Konzern (Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften) sowie für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche AG im Geschäftsjahr 2011.

Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG

Die von den Vorstandsmitgliedern Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch für ihre Tätigkeit im Volkswagen Konzern von der Volkswagen AG bezogenen Vergütungen setzen 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 wurde 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 Matthias Müller übten im Geschäftsjahr 2011 neben ihren Vorstandsmandaten bei der Porsche SE auch Vorstandsmandate bei der Porsche AG aus, für die sie Vergütung bezogen haben. 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 im Geschäftsjahr 2009/10 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.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2011

Die nachfolgende Übersicht fasst die Vergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE für ihre Tätigkeit bei der Porsche SE sowie bei Konzernunternehmen im Sinne des § 18 AktG zusammen. Die in der Übersicht genannte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE berücksichtigt daher, neben der Vergütung für die Tätigkeit als Vorstand der Gesellschaft, für die Herren Thomas Edig und Matthias

Müller zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern für das Geschäftsjahr 2011 und für die Herren Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch zudem die Vergütung für die Vorstandstätigkeit im Volkswagen Konzern sowie für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat der Porsche AG im Geschäftsjahr 2011. Weder der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern noch der Volkswagen Konzern sind dabei Konzernunternehmen der Porsche SE im Sinne der IFRS.

Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex ¹

in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung	
			davon mit langfristiger Anreizwirkung	
Prof. Dr. Martin Winterkorn				
Porsche SE Konzern	2.751.373	15.589.353	4.530.000	18.340.726
davon Porsche SE	767.167	–	–	767.167
Thomas Edig				
Porsche SE Konzern	1.343.988	2.581.040	1.530.000	3.925.028
davon Porsche SE	500.000	–	–	500.000
Matthias Müller				
Porsche SE Konzern	1.420.433	3.235.780	1.912.500	4.656.213
davon Porsche SE	500.000	–	–	500.000
Hans Dieter Pötsch				
Porsche SE Konzern	1.580.604	7.129.353	2.010.000	8.709.957
davon Porsche SE	515.991	–	–	515.991
Gesamt				
Porsche SE Konzern	7.096.398	28.535.526	9.982.500	35.631.924
davon Porsche SE	2.283.158	–	–	2.283.158

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.

Leistungen nach Beendigung der Tätigkeit

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

Die Vorstandsmitglieder Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch erhalten im Rahmen ihrer Tätigkeit für den Volkswagen Konzern eine Ruhegeldzusage. Das Ruhegehalt ergibt sich danach aus einem Prozentsatz des fixen Grundgehalts. Der individuelle Prozentsatz steigt, ausgehend von einem Prozentsatz von 50 Prozent, mit jedem Jahr der Unternehmenszugehörigkeit um zwei Prozentpunkte an. Die vom Präsidium des Aufsichtsrats der Volkswagen AG festgelegte Höchstgrenze liegt bei 70 Prozent.

Die Herren Thomas Edig und Matthias Müller gehörten im Geschäftsjahr 2011 dem Vorstand der Porsche SE und zugleich dem Vorstand der Porsche AG an. Die Vorstandsmitglieder der Porsche AG erhalten von dieser Gesellschaft künftige Versorgungsleistungen, die in der Regel in Abhängigkeit von der geleisteten Dienstzeit zwischen 25 Prozent und 40 Prozent des letzten Grundgehalts liegen.

Der erfasste Aufwand aus der laufenden Zuführung zu den Pensionsrückstellungen beläuft sich bei der Porsche AG für Herrn Thomas Edig auf 230.308 Euro und für Herrn Matthias Müller auf 1.014.340 Euro. Der bei der Volkswagen AG erfasste Aufwand aus der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen beläuft sich für Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn auf 875.002 Euro und für Herrn Hans Dieter Pötsch auf 1.460.569 Euro.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Porsche Zwischenholding GmbH (und damit auch die Porsche AG) sowie die Volkswagen AG waren – wie oben beschrieben – im Geschäftsjahr 2011 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 Mitgliedschaften 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.

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

Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex ¹

in €	Erfolgsunabhängige Bestandteile	Erfolgsabhängige Bestandteile	Gesamtvergütung
Dr. Wolfgang Porsche	185.000	393.530	578.530
Uwe Hück ²	159.000	27.960	186.960
Hans Baur ²	98.000	18.640	116.640
Berthold Huber ²	72.000	569.640	641.640
Prof. Dr. Ulrich Lehner	92.000	37.280	129.280
Peter Mosch ²	67.500	313.140	380.640
Bernd Osterloh ²	94.500	384.210	478.710
Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH Ferdinand K. Piëch	137.500	808.362	945.862
Dr. Hans Michel Piëch	142.000	294.140	436.140
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	135.000	559.960	694.960
Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani	31.000	18.640	49.640
Werner Weresch ²	98.000	18.640	116.640
Gesamt	1.311.500	3.444.142	4.755.642

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 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.

Um eine bessere Vergleichbarkeit herzustellen, beziehen sich die nachfolgend angegebenen zeitraumbezogenen Vorjahresvergleichsbeträge des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns – falls nicht anders angegeben – auf den zwölfmonatigen Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2010. Diese Vorjahresvergleichsbeträge wurden mit vereinfachten Annahmen hinsichtlich der Periodenabgrenzung und der stichtagsbezogenen Bewertungen ermittelt.

Forschung und Entwicklung

Neuvorstellungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

Die Entwicklungsaktivitäten von Porsche betrafen im Berichtsjahr sowohl die Entwicklung neuer Fahrzeuggenerationen der Baureihen 911 und Boxster als auch zusätzlicher Derivate zur Erweiterung der Produktpalette. Außerdem war das Entwicklungszentrum Weissach im Geschäftsjahr 2011 bereits mit der Entwicklung der fünften Baureihe Macan befasst, die von Ende 2013 an produziert werden soll. Darüber hinaus zählten die gemeinsame Entwicklung von Modulen und Baukästen mit Kooperationspartnern sowie Projekte im Bereich Elektromobilität zu den Tätigkeitsfeldern der Weissacher Ingenieure.

Auf dem Genfer Auto-Salon im März 2011 stand der Panamera S Hybrid* im Fokus des Messeauftritts von Porsche. Mit einem Verbrauch von im besten Fall 6,8 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer („km“) (gemäß NEFZ) erzielt das Parallel-Vollhybrid-Modell einen CO₂-Ausstoß von nur 159 g/km. Diese Werte erreicht der Panamera S Hybrid mit den optionalen All-Season-Reifen von Michelin mit nochmals verringertem Rollwiderstand. Angetrieben wird das Fahrzeug von einem Dreiliter-V6-Kompressormotor mit 333 PS (245 kW), der von einer 47 PS (34 kW) starken Elektromaschine unterstützt wird. Beide Maschinen können den Hybrid jeweils alleine oder gemeinsam antreiben. Die Elektromaschine ist mit einer Nickel-Metallhydrid-Batterie verbunden, in der die beim Bremsen und Fahren gewonnene elektrische Energie gespeichert wird. Elektrisches Fahren ist je nach Fahrsituation bis zu 85 Kilometer pro Stunde („km/h“) möglich. Die Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h. Die Markteinführung erfolgte im Juni 2011.



* Zu Verbrauchs- und Emissionsangaben verweisen wir auf die entsprechende Tabelle in diesem Kapitel.

Ebenfalls seit Juni 2011 wird der Panamera Turbo S* ausgeliefert. Das neue Topmodell der Baureihe, dessen 4,8-Liter-V8-Motor mit Biturbo-Aufladung und einer Leistung von 550 PS (404 kW) eine Höchstgeschwindigkeit von 306 km/h ermöglicht, kommt mit einem moderaten Kraftstoffverbrauch von 11,5 Litern auf 100 Kilometer aus. Mit rollwiderstandsoptimierten Reifen sinkt der Wert auf 11,3 Liter.

Das dritte neue Panamera-Modell ist der Panamera Diesel*. Das Fahrzeug, das sich mit einer Reichweite von über 1.200 Kilometern aus einer 80-Liter-Tankfüllung als Reiselimosine empfiehlt, verbraucht mit den optionalen Leichtlaufreifen nur 6,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dies entspricht einem CO₂-Ausstoß von 167 g/km. Der laufruhige Dreiliter-V6-Motor mit 250 PS (184 kW) repräsentiert den modernsten Stand der Dieseltechnologie. Eine Auto-Start-Stopp-Funktion gehört zur Serienausstattung. Die Auslieferung des Panamera mit dem Schriftzug „diesel“ auf den Vordertüren startete im August 2011.

Ein weiteres Panamera-Modell feierte sein Debüt im November 2011 auf der Los Angeles Auto Show: Der Panamera GTS. Sein modifizierter V8-Saugmotor mit 4,8 Liter Hubraum leistet 430 PS (316 kW). Das Fahrwerk ist besonders sportlich abgestimmt, die Karosserie ist um zehn Millimeter tiefergelegt. Der GTS erreicht Tempo 100 in 4,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 288 km/h. Der Verbrauch beträgt 10,9 Liter auf 100 Kilometer, mit optionalen Leichtlaufreifen sind es 10,7 Liter. Die Markteinführung erfolgte im Februar 2012.

Auf 600 Fahrzeuge limitiert wurde der 911 GT3 RS 4.0*. Der 500 PS (368 kW) starke Motor mit vier Litern Hubraum ermöglicht den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 3,9 Sekunden. Die Markteinführung des 911 GT3 RS 4.0, dessen breite Spur, tiefe Fahrzeulage, große Heckflügel und die zentral angeordneten Doppelendrohre seine Nähe zum Rennsport unterstreichen, war im Juli 2011.

Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main im September 2011 erfolgte die Weltpremiere der neuen Generation des 911 Carrera*. Im Vergleich zur Vorgängergeneration sinken Verbrauch und Emissionen der neuen Coupés um bis zu 16 Prozent. Der 911 Carrera mit dem 350 PS starken 3,4-Liter-Boxermotor und optionalem Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) verbraucht im NEFZ 8,2 Liter pro 100 km, das sind 1,6 Liter pro 100 km weniger als beim Vorgängermodell. Als erster Sportwagen aus dem Hause Porsche unterschreitet der 911 Carrera mit 194 g/km CO₂ zudem die Grenze von 200 g/km. Auch beim stärker motorisierten 911 Carrera S mit 3,8-Liter-Boxermotor und 400 PS sinkt der Verbrauch gegenüber dem Vorgängermodell trotz einer um 15 PS gestiegenen Leistung in Verbindung mit dem optionalen PDK um 15 Prozent beziehungsweise 1,5 Liter pro 100 km auf 8,7 Liter pro 100 km. Der CO₂-Ausstoß beläuft sich dabei auf 205 g/km. Die neue Leichtbau-Karosserie in Aluminium-Stahl-Bauweise leistet beim neuen 911 Carrera einen erheblichen Anteil an der Gewichtsreduktion von bis zu 45 Kilogramm. Neue aktive Regelsysteme steigern die Fahrdynamik auf ein bisher nicht erreichtes Niveau. Außerdem gehört das weltweit erste Siebengang-Schaltgetriebe zur Serienausstattung. Funktionen wie das Auto-Start-Stopp steigern die Effizienz des neuen 911 Carrera weiter.

Bereits im März 2012 folgen die neuen offenen Modelle 911 Carrera* und 911 Carrera S* im Design des neuen Elfers. Mit dem völlig neu entwickelten Verdeck bleibt die typische 911-Dachkontur erstmals in vollem Umfang erhalten. Die beiden neuen Cabriolets verfügen jeweils über den gleichen Antrieb wie die Carrera Coupés.

* Zu Verbrauchs- und Emissionsangaben verweisen wir auf die entsprechende Tabelle in diesem Kapitel.

Nur einen Monat später, im April 2012, erfolgt die Markteinführung des neuen Boxster. Der offene Zweisitzer kommt mit einer komplett neuen Leichtbau-Karosserie und einem vollständig überarbeiteten Fahrwerk auf den Markt. Erheblich niedrigeres Gewicht, längerer Radstand, breitere Spur und größere Räder steigern die Fahrdynamik des Mittelmotor-Sportwagens nochmals deutlich. Die neuen Boxster-Modelle legen bei den Fahrleistungen zu und sind außerdem bis zu 15 Prozent sparsamer. Sie begnügen sich modellabhängig mit weniger als acht Litern Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Boxster* und Boxster S* werden von Sechszylinder-Boxermotoren mit Benzin-Direkteinspritzung angetrieben, deren Effizienz durch Bordnetz-Rekuperation, Thermomanagement und Start-Stopp-Funktion weiter gesteigert ist. Das neue Triebwerk des Basismodells leistet 265 PS (195 kW) aus 2,7 Liter Hubraum – zehn PS mehr als der hubraumgrößere Vorgänger. Es basiert technisch auf dem 3,4 Liter-Motor des Boxster S. Dieser leistet nun 315 PS (232 kW) und damit fünf PS mehr als bisher.

Neuvorstellungen des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern hat im Berichtsjahr seine Modellpalette in wichtigen Segmenten gezielt ausgebaut. Das Angebot umfasst rund 240 Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle und deren Derivate. Mit einem Angebot vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen im Pkw-Bereich und vom kleinen Pickup bis zum schweren Lkw im Nutzfahrzeugsektor deckt der Konzern damit nahezu alle wesentlichen Segmente und Karosserieformen ab. Der Volkswagen Konzern wird, sofern es wirtschaftlich ist, offene Marktsegmente schrittweise erschließen.

Die Marke Volkswagen Pkw präsentierte im Jahr 2011 eine Vielzahl neuer Modelle. Highlights waren das neue Golf Cabriolet, der neue Beetle als Nachfolger der Automobil-Ikone und der up!, der die Modellpalette der Marke um einen Kleinwagen ergänzt. Der kompakte Stadtfliitzer beeindruckt mit maximalem Raum auf minimaler Fläche, Sicherheitsausstattungen wie ESP und City-Notbremsfunktion sowie einer überzeugenden Qualität. Mit dem neuen Passat für den chi-

nesischen und dem Passat für den US-amerikanischen Markt wurden weitere wichtige Modelle eingeführt, die in ihren Proportionen und Ausstattungen speziell an die lokalen Kundenbedürfnisse angepasst sind. Hinzu kamen Produktaufwertungen für das erfolgreiche Modell Tiguan sowie neue Ausstattungsversionen wie der Polo BiFuel* und der Passat BlueMotion*, die das Angebot umweltfreundlicher Fahrzeuge der Marke Volkswagen Pkw erweitern.

Die Marke Audi wurde auch im Jahr 2011 ihren hohen Ansprüchen gerecht. Mit dem Audi RS 3 Sportback*, dem Q5 hybrid quattro* als erstem Hybridmodell, der neuen Generation des A6 als Limousine und Avant, dem R8 GT Spyder* sowie dem A8 L W12* als Zwölfzylinder-Derivat gingen sowohl sportlich als auch technisch überlegene Fahrzeuge an den Start. Hervorzuheben ist darüber hinaus der Q3, mit dem die Marke erstmals das Segment der kompakten SUV betritt. Das Modell vermittelt durch seine coupéhafte Linienführung Sportlichkeit und Progressivität.

Die tschechische Marke ŠKODA präsentierte mit dem Citigo, einem Derivat des Volkswagen up!, ebenfalls einen neuen Kleinwagen, der in seinem Außendesign das typische ŠKODA Gesicht trägt und im Inneren mit pfiffigen Ideen ausgestattet ist. Ein weiterer Höhepunkt war der zunächst im indischen Markt eingeführte Rapid, der als neue Einstiegs-Stufenhecklimousine in der Kompaktklasse künftig auch in anderen Märkten die Lücke zwischen den Modellen Fabia und Octavia schließen wird.

Der im Berichtsjahr neu eingeführte und spezifisch an das Design der Marke SEAT angepasste Mii – gleichermaßen ein Schwestermodell des Volkswagen up! – ergänzt das Produktangebot der spanischen Marke um einen neuen Kleinwagen. Ein weiteres Highlight war das Facelift des Exeo, das den dynamischen Charakter des Modells durch den Einsatz neuester LED-Technologie stärker unterstreicht.

* Zu Verbrauchs- und Emissionsangaben verweisen wir auf die entsprechende Tabelle in diesem Kapitel.



Auch die Luxusmarken des Konzerns führten im Jahr 2011 faszinierende neue Modelle und Derivate in den Markt ein. Bei Bentley debütierten die Nachfolger des Continental GT* und des Continental GT Cabriolet*. Lamborghini feierte mit dem Gallardo Spyder Performante LP 570-4 die Premiere einer Leichtbau-Version des Gallardo Spyder. Ein besonderes Highlight war die Markteinführung des Aventador Coupé LP 700-4*, des ersten Produkts der neuen Modellreihe, die die Nachfolge des Murciélago antritt. Bugatti bestätigte seine Ausnahmestellung mit dem Veyron L'or Blanc, bei dem innen wie außen in Zusammenarbeit mit der Königlichen Porzellan-Manufaktur Berlin edelste Porzellanelemente verwendet wurden. Sie machen das Fahrzeug zu einem Kunstwerk auf vier Rädern.

Volkswagen Nutzfahrzeuge stellte mit dem Multivan BlueMotion* einen Spar-Riesen im Van-Segment vor. Mit 6,4 Liter Diesel auf 100 km erreicht er einen für diese Klasse einzigartig niedrigen Verbrauchswert. Derivate des Caddy* und des Caddy Maxi* mit BiFuel-Antrieben ergänzen das Angebot verbrauchsschonender Nutzfahrzeuge. Im Pickup-Segment wurde das Angebot des Amarok um die Einzelkabinen-Version ergänzt, die mehr Ladefläche bietet. Der überarbeitete

Crafter überzeugt durch drehmomentstarke und extrem effiziente Motoren, eine höhere Nutzlast und modernes Design im Interieur und Exterieur.

Mit der Einführung der V8-Baureihe im Jahr 2010 verfügt Scania über die technischen Lösungen sowie die erforderliche Motorenplattform, um die Euro-6-Abgasnorm zu erfüllen, die Ende 2013 in Kraft tritt. Die 324 kW (440 PS) und 353 kW (480 PS) starken Euro-6-Motoren hat Scania im Geschäftsjahr 2011 vorgestellt. MAN weitete konsequent das Angebot an Ausstattungspaketen aus, die zur Steigerung der Transporteffizienz beitragen.

Mit strategischen Allianzen Kräfte bündeln

Entwicklungskooperationen mit anderen Fahrzeugherstellern eignen sich besonders gut, um neue Marktsegmente kostengünstig zu erschließen. In einer strategischen Zusammenarbeit können Investitionsausgaben unter den Partnern aufgeteilt und dank der Konzentration von Know-how und Kompetenzen Entwicklungskosten niedrig gehalten werden. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen im Berichtsjahr die bestehenden Kooperationen mit der Porsche AG, der Daimler AG und der Chrysler Group weitergeführt.

Auch die Zusammenarbeit mit zahlreichen kompetenten Batterieherstellern hat der Volkswagen Konzern 2011 fortgesetzt beziehungsweise intensiviert. Damit unterstützt Volkswagen die Entwicklung von Hochvolt-Batteriesystemen für Hybridantriebe und Elektrofahrzeuge. Im Jahr 2010 hat Volkswagen zusammen mit dem Partner VARTA Microbattery GmbH in Ellwangen die VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co. KG gegründet. Sie verfolgt das Ziel, automobiltaugliche Batteriezellen sowie die dazugehörige Fertigungstechnologie zu erforschen und zu entwickeln. Zudem baut der Volkswagen Konzern unter Einbindung zahlreicher Hochschulen, wie des Instituts für Physikalische Chemie der Universität Münster, seine Kompetenzen auf dem Gebiet der Elektrotraktion stetig aus.

* Zu Verbrauchs- und Emissionsangaben verweisen wir auf die entsprechende Tabelle in diesem Kapitel.



High End-Synthese erfolgreicher Hybridkonzepte

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

Forschungs- und Entwicklungskosten

Im Geschäftsjahr 2011 beliefen sich die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten (ohne Abschreibungen) des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns auf 342 Millionen Euro (Kalenderjahr 2010: 174 Millionen Euro). Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 704 Millionen Euro (Kalenderjahr 2010: 498 Millionen Euro). Die Aktivierungsquote lag im Geschäftsjahr 2011 bei 67 Prozent nach 74 Prozent im Kalenderjahr 2010.

Im Volkswagen Konzern betragen im Geschäftsjahr 2011 die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 5.537 Millionen Euro während sie sich im Geschäftsjahr 2010 auf 4.589 Millionen Euro beliefen. Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 1.666 Millionen Euro (im Vergleichszeitraum: 1.667 Millionen Euro). Die Aktivierungsquote im Volkswagen Konzern lag, nach 26,6 Prozent im Vorjahr, im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2011 bei 23,1 Prozent.

Einbindung von externem Know-how

Zur Unterstützung einer effizienten Entwicklung und Erweiterung der Modellpalette setzt die Porsche AG auf eine gemeinsame Entwicklung von Modulen und Baukästen mit Kooperationspartnern. Ein Beispiel hierfür ist der gemeinsame Hybridantriebsstrang von Porsche Panamera, Cayenne sowie VW Touareg. Darüber hinaus nutzt die Porsche AG das Fachwissen externer Dienstleister, um im Rahmen des geplanten Wachstums Kapazitätsspitzen abzudecken. Diese kommen insbesondere in Bereichen zum Einsatz, die nicht die Kernkompetenzen der Porsche AG betreffen. Überdies werden Lieferanten in den Entwicklungsprozess eingebunden, um hochinnovative Komponenten termingerecht zu entwickeln.

Der Volkswagen Konzern nutzt neben den konzerneigenen Entwicklungskapazitäten im Entwicklungsprozess auch das Know-how seiner Lieferanten und Entwicklungsdienstleister, um so seine Modelloffensive in den kommenden Jahren konsequent fortsetzen zu können. Weil interne und externe Kapazitäten hierbei frühzeitig und eng zusammenwirken, können

die Projekte in der gewünschten Qualität und innerhalb verkürzter Entwicklungszeiten erfolgreich abgeschlossen werden. Zentrale Aspekte bei der Einbindung externen Know-hows sind kreative Prozesse und der verstärkte Einsatz virtueller Techniken.

Um den Herausforderungen der kommenden Megatrends gewachsen zu sein, spielt der Aufbau der entsprechenden Kernkompetenzen eine große Rolle.

Das Know-how späterer Serienlieferanten nutzt der Volkswagen Konzern bereits in der Entwicklungsphase von Modulen und Komponenten. Externe Kapazitäten einzusetzen ist darüber hinaus bei unterstützenden Dienstleistungen, in nachgeschalteten Prozessen wie der Serienbetreuung sowie bei nicht kundenrelevanten und nachbessernden Tätigkeiten sinnvoll. Volkswagen wird daher den Weg der Zusammenarbeit zum Nutzen für den Konzern und die Lieferanten konsequent fortsetzen und ausbauen.

Schutzrechte und Lizenzen

Die Anzahl neu angemeldeter Schutzrechte für Innovationen und Designs liegen im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern nach wie vor auf hohem Niveau. Im Fokus standen im Geschäftsjahr 2011 dabei die neue Generation der Sportwagen sowie die Entwicklungsprojekte für Hybrid und Elektromobilität. Bei den Schutzrechtsanmeldungen im Ausland rückten zusätzlich zu den Schwerpunkten USA und Asien auch Indien, Russland und Brasilien ins Blickfeld. Bei einem stabilen Lizenzgeschäft liegen die Lizenzerlöse weiter auf hohem Niveau.

Der Volkswagen Konzern sichert sich auch im Berichtszeitraum zahlreiche Patente im In- und Ausland. Den Schwerpunkt bildeten Innovationen aus den Bereichen Infotainment, Fahrassistenzsysteme, Elektroantriebstechnik und Stahl-Leichtbau. 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 A8 L W12	368 (500)	16,6	9,1	11,9	277
Audi Q5 hybrid quattro	180 (245)	6,6	7,1	6,9	159
Audi R 8 GT Spyder	412 (560)	21,5	10,2	14,2	332
Audi RS3 Sportback	250 (340)	13,1	6,8	9,1	212
Bentley Continental GT	423 (575)	26,2	11,9	17,1	384
Bentley Continental GTC	423 (575)	25,4	11,4	16,5	384
Lamborghini Aventador Coupé LP 700-4	515 (700)	27,3	11,3	17,2	398
Volkswagen Caddy Maxi BiFuel (Flüssiggas)	72 (98)	13,7	8,6	10,5	171
Volkswagen Caddy Maxi BiFuel (Benzin)	75 (102)	10,7	6,8	8,2	191
Volkswagen Caddy BiFuel (Flüssiggas)	72 (98)	13,6	8,5	10,4	169
Volkswagen Caddy BiFuel (Benzin)	75 (102)	10,6	6,7	8,1	189
Volkswagen Multivan BlueMotion	84 (115)	7,6	5,7	6,4	169
Volkswagen Passat BlueMotion	77 (105)	5,2	3,6	4,1	109
Volkswagen Polo BiFuel (Flüssiggas)	60 (82)	10,4	6,0	7,6	123
Volkswagen Polo BiFuel (Benzin)	60 (82)	8,1	4,8	6,0	139
Porsche Panamera Diesel	184 (250)	8,1	5,6	6,5	172
Porsche Panamera Diesel*	184 (250)	7,8	5,5	6,3	167
Porsche Panamera S Hybrid	279 (380)**	7,6	6,8	7,1	167
Porsche Panamera S Hybrid*	279 (380)**	7,4	6,6	6,8	159
Porsche Panamera GTS	316 (430)	16,1	8,0	10,9	256
Porsche Panamera GTS*	316 (430)	15,8	7,8	10,7	251
Porsche Panamera Turbo S	405 (550)	17,0	8,4	11,5	270
Porsche Panamera Turbo S*	405 (550)	16,7	8,3	11,3	265
Porsche 911 GT3 RS 4.0	368 (500)	20,4	9,9	13,8	326
Porsche 911 Carrera	257 (350)	12,8	6,8	9,0	212
Porsche 911 Carrera PDK	257 (350)	11,2	6,5	8,2	194
Porsche 911 Carrera Cabriolet	257 (350)	13,1	7,0	9,2	217
Porsche 911 Carrera Cabriolet PDK	257 (350)	11,4	6,7	8,4	198
Porsche 911 Carrera S	294 (400)	13,8	7,1	9,5	224
Porsche 911 Carrera S PDK	294 (400)	12,2	6,7	8,7	205
Porsche 911 Carrera S Cabriolet	294 (400)	14,1	7,2	9,7	229
Porsche 911 Carrera S Cabriolet PDK	294 (400)	12,4	6,9	8,9	210
Porsche Boxster	195 (265)	11,4	6,3	8,2	192
Porsche Boxster PDK	195 (265)	10,6	5,9	7,7	180
Porsche Boxster S	232 (315)	12,2	6,9	8,8	206
Porsche Boxster S PDK	232 (315)	11,2	6,2	8,0	188

* Optionale Reifen mit verringertem Rollwiderstand.

** Gesamtleistung

Beschaffung

Nachhaltige Optimierung des Materialaufwandes bei Porsche

Der Materialaufwand des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2011 auf 6.822 Millionen Euro (Kalenderjahr 2010: 5.016 Millionen Euro). Durch zahlreiche gemeinschaftlich mit Lieferanten erarbeitete Maßnahmen zur Produkt- und Prozessoptimierung konnte der Materialaufwand auch 2011 erneut optimiert werden.

Beschaffung von Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen

Durch eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten an den Standorten Zuffenhausen, Weissach und Leipzig liegt das Beschaffungsvolumen für Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen 2011 bei 806 Millionen Euro und damit deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums mit 610 Millionen Euro. In enger Abstimmung zwischen Bedarfsträgern und Lieferanten konnten auch hier Kosteneinsparungen für Porsche realisiert werden.

Absicherung der hohen Nachfrage sichergestellt

Der anhaltende Aufschwung in 2011 führte im Berichtsjahr aufgrund der hohen Nachfrage nach Premiumfahrzeugen zu Kapazitätsengpässen bei den Zulieferern des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns. Verschärft wurde diese Situation zu Beginn des Jahres durch die tragische Naturkatastrophe in Japan.

Beide Male ist es dank gemeinsamer Anstrengungen mit unseren Lieferanten gelungen, diese Herausforderungen zu meistern und negative Auswirkungen auf die Fahrzeugproduktion des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns weitestgehend zu verhindern.

Erfolgreicher Anlauf des neuen 911

Das Geschäftsjahr 2011 war maßgeblich geprägt durch den Anlauf des neuen 911. Dementsprechend hoch waren auch die Anforderungen, die von Beginn an die Qualität im Allgemeinen und insbesondere an die Kaufteilequalität gestellt wurden.

Durch intensive Betreuung der beteiligten Lieferanten, durch die Beschaffung und insbesondere das Kaufteilemanagement ist es in enger Zusammenarbeit mit den Qualitätsfachbereichen gelungen, den neuen 911 erfolgreich auf die Straße zu bringen.

In gewohnter Form wurde auch für den neuen 911 ein Individualisierungs-Angebot eingeführt, um das Fahrzeug exklusiv nach Kundenwunsch zu veredeln.

Zusammenarbeit von Porsche und Volkswagen

Im Jahr 2011 wurden die auf Basis des Rahmenkooperationsvertrages zur gemeinsamen Beschaffung mit Volkswagen in den Bereichen Produktionsmaterial und Nicht-Produktionsmaterial neu geschaffenen Strukturen und Prozesse in der Porsche Beschaffung weiter gefestigt. Durch die Möglichkeit zur Nutzung der weltweiten Beschaffungsorganisation des Volkswagen Konzerns und die konsequente Bündelung von Beschaffungsvolumina hat die Kooperation mit Volkswagen auch 2011 in großem Umfang zu den erreichten Kosteneinsparungen beigetragen. Auch wird die Wirtschaftlichkeit künftiger Projekte positiv beeinflusst werden.

Stabile Versorgungssituation bei Kaufteilen und Rohmaterialien im Volkswagen Konzern

Der steigende Fahrzeugabsatz und zahlreiche Produktanläufe prägten die Versorgungssituation im Jahr 2011. Insbesondere die Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns aus chinesischer Produktion waren überproportional stark nachgefragt. Gleichzeitig setzte sich der bereits im Jahr 2010 zu beobachtende Trend zu hochwertig ausgestatteten Fahrzeugen fort. Dadurch stieg beziehungsweise veränderte sich der Be-

darf bei den Kaufteilen. Der Beschaffung ist es dennoch gelungen, die Versorgung aller Produktions- und Komponentenwerke mit Kaufteilen sicherzustellen.

Aus den Naturkatastrophen in Japan und Thailand ergaben sich für die Beschaffung besondere Herausforderungen. Mit Hilfe einer umgehend installierten marken- und geschäftsbereichsübergreifenden „Taskforce“ gelang es in Zusammenarbeit mit den Lieferanten, etwaige negative Effekte auf die Versorgungssituation zu verhindern. Letztlich konnte Volkswagen die maximalen Produktionsvolumina gegenüber der ursprünglichen Jahresplanung sogar noch steigern. Dazu trugen vor allem die stetigen Prozessoptimierungen im Bedarfs-, Kapazitäts- und Kaufteilemanagement sowie die kontinuierlich verbesserte, enge Vernetzung mit allen beteiligten Geschäftsbereichen bei.

Die Rohstoffmärkte waren im Berichtsjahr erneut von einer hohen Nachfrage bei zugleich deutlich gestiegenen Preisen für Roh- und Einsatzstoffe geprägt; sie waren zudem stark volatil.

Diese Effekte waren wegen mehrerer Förder- und Exportbeschränkungen – vor allem in Asien – insbesondere bei den Seltenen Erden zu spüren. Weil sich aber auch australische und amerikanische Unternehmen verstärkt darum bemühten, weitere Vorkommen Seltener Erden zu erschließen, verbesserte sich die Situation gegen Ende des Berichtszeitraums leicht. Der Markt ist jedoch nach wie vor sehr instabil.

Wie schon im Jahr 2010 stiegen die Preise der rohölabhängigen Grundstoffe auch im ersten Halbjahr 2011. Im weiteren Jahresverlauf stabilisierte sich der Markt jedoch auf hohem Niveau.

Die Beschaffung hat auf diese Herausforderungen mit langfristigen Verträgen und weiteren Maßnahmen reagiert, so dass Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit weitgehend verhindert werden konnten.

Volkswagen hat sich auf die Situation an den Rohstoffmärkten eingestellt und wirkungsvolle Maßnahmen ergriffen, wie die Aufstellung eines Lieferantenportfolios, die strategische Gestaltung der Vertragszeiträume und die kontinuierliche Optimierung des Materialeinsatzes, zum Beispiel bei Stahl und im Hinblick auf eine Materialsubstitution, vor allem bei Seltenen Erden.

Lokalisierung und Tiefenlokalisierung auf neuen Märkten durch den Volkswagen Konzern

An neuen Fertigungsstandorten kann der Volkswagen Konzern durch Lokalisierung, das heißt die Nutzung lokaler Beschaffungsmärkte, Kosten reduzieren. Durch die Tiefenlokalisierung erhöht Volkswagen darüber hinaus den Wertschöpfungsanteil vor Ort bezogener Bauteile; dafür werden frühzeitig günstige Bezugsquellen für Rohmaterialien in den jeweiligen Regionen identifiziert. In enger Zusammenarbeit mit der technischen Entwicklung und der Qualitätssicherung lassen sich so Materialkosten reduzieren.

Basierend auf den Strategien der Lokalisierung und Tiefenlokalisierung hat das bereits etablierte C3-Sourcing-Programm (Cost-Competitive-Country-Sourcing) die Aufgabe, Kostenvorteile in wettbewerbsfähigen Beschaffungsmärkten für weltweite Fahrzeugprojekte zu nutzen. Dadurch werden Synergien der lokalen Produktion auf Komponenten übertragen, die exportiert und in Werken anderer Länder eingesetzt werden, ohne dass dabei Abstriche bei Qualitätsansprüchen gemacht werden müssten. Konzerneigene Regionalbüros unterstützen die Lieferanten des Volkswagen Konzerns sowohl bei der Tiefenlokalisierung im jeweiligen Land als auch beim Export der Bauteile zu den Fertigungsstätten des Konzerns. Das C3-Sourcing-Programm trägt maßgeblich dazu bei, dass neue Fahrzeugprojekte zum Start der Serienproduktion die Zielkosten erreichen und dass neue kostengünstige Beschaffungsmärkte effizient genutzt werden können.



Produktion

Kunden bescheinigen Porsche Top-Qualität

Im Geschäftsjahr 2011 produzierte Porsche insgesamt 127.793 Fahrzeuge, das waren 33,7 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Im Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen wurden 21.748 Einheiten der Baureihe 911 sowie 10.192 Fahrzeuge der Boxster-Baureihe gefertigt. Beim finnischen Partner Valmet wurden 2.015 Einheiten des Cayman gefertigt. In Leipzig wurden im Berichtsjahr 62.004 Fahrzeuge des neuen Cayenne montiert. Vom Gran Turismo Panamera liefen dort 31.834 Einheiten vom Band.

Höchste Qualität und Zuverlässigkeit prägen das Image der Marke Porsche. Im Berichtsjahr wurde dies erneut durch zahlreiche Preise und Auszeichnungen bestätigt. Sie belegen nachhaltig den Anspruch des Unternehmens, individuell ausgestattete Fahrzeuge mit innovativer Technik, außerordentlichen Fahreigenschaften sowie einzigartigem Komfort und Design zu produzieren.

In den USA wird das eindrucksvoll durch die „Initial Quality Study“ des renommierten US-Marktforschungsinstituts J. D. Power belegt. Der Porsche 911 ging aus dieser aktuellen Untersuchung als bestes Fahrzeug eines europäischen Herstellers hervor. Analysiert wurde dabei die Zufriedenheit der Kunden in den ersten drei Monaten nach Auslieferung ihrer Fahrzeuge. Auch das zweitbeste europäische Fahrzeug ist ein Porsche: der Gran Turismo Panamera.

Aus einer weiteren Erhebung, der „Vehicle Dependability Study“ 2011, ging der 911 als zuverlässigstes Fahrzeug hervor. Gleichzeitig wurde dabei das Stammwerk in Stuttgart-Zuffenhausen, bezogen auf die Langzeitqualität der dort hergestellten Fahrzeuge, als beste Automobilfabrik der Welt bewertet. Die Resultate bestätigen eindeutig die konsequente Ausrichtung auf Spitzenqualität entlang der gesamten Prozesskette.

Auch in Deutschland belegen Fahrzeuge von Porsche bei Untersuchungen Spitzenplätze. So war der 911 im Autobild TÜV-Report bei der Bewertung der Langzeitqualität nach sieben, neun oder elf Jahren erneut das Modell mit den wenigsten Mängeln unter allen Fahrzeugen der jeweiligen Altersklasse. Insgesamt landeten die Modelle 911, Boxster und Cayman fünfmal unter den besten zehn aller Altersklassen.

Produktion des Macan in Leipzig

Nach dem Beschluss des Aufsichtsrats im März 2011, den geplanten sportlichen Geländewagen Macan in Leipzig zu fertigen, wird das Werk als vollwertiger Produktionsstandort inklusive Karosseriebau und Lackieranlage ausgebaut. Auf 17 Hektar Grundfläche wird der sächsische Standort mit Investitionen von rund 500 Millionen Euro erweitert. Allein in Leipzig werden mehr als 1.000 neue Stellen geschaffen. Weitere zusätzliche Arbeitsplätze entstehen in Zuffenhausen und in Weissach. Die Entscheidung für Leipzig ist nicht nur ein Vertrauensbeweis für das Werk, das mit der Produktion des Cayenne und des Panamera zeigt, dass es Premium-Fahrzeuge von höchster Qualität fertigen kann, sondern auch ein bedeutender Beitrag zum wirtschaftlichen Ausbau der Region. Die Produktion des Macan soll Ende 2013 beginnen.

Im Berichtsjahr wurde die Tagesproduktion des sportlichen Geländewagens Cayenne wegen der starken internationalen Nachfrage mehrfach gesteigert und hat ein Maximum erreicht. Zu Beginn des neuen Geschäftsjahres wurde im Januar 2012 eine dritte Schicht eingeführt, um die Tageskapazität auszubauen. Die hoch motivierte und sehr flexible Belegschaft leistete einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung der vielseitigen Herausforderungen. Dazu gehörte auch die Integration des sportlichen Geländewagens Cayenne mit Hybridantrieb, dessen zukunftsweisende Technologie völlig neue Anforderungen an die Produktion stellt. Die Umstellung beeinträchtigte die hohe Effizienz der Montage nicht.

Das Porsche-Werk Leipzig gilt als eine der modernsten Automobilfabriken weltweit und als Vorbild: hier werden die Prinzipien der schlanken Produktion konsequent umgesetzt. Die innovative Fertigung eines Geländewagens und einer Luxus-Oberklasselimousine in höchst individueller Ausprägung auf einer Produktionslinie ist international einzigartig.

Neuer 911: Starker Start in Stuttgart

Das Stammwerk Zuffenhausen hat seine Leistungsfähigkeit im Geschäftsjahr 2011 ein weiteres Mal unter Beweis gestellt: Meilenstein war die Integration des neuen 911-Modells in die laufende Produktion. Dadurch wurde der umfangreiche Mix der auf einer Linie produzierten Modelle noch einmal erweitert. Neben der komplexen Fertigung zahlreicher Derivate des bisherigen Modells des 911 sowie der Baureihe Boxster/Cayman integrierte Porsche seinen neuen Sportwagen schon in einer frühen Phase in die reguläre Produktion. Neue Fertigungstechniken und veränderte Prozesse, die das Fahrzeugkonzept und die neue intelligente Aluminium-Stahl-Leichtbauweise verlangen, wurden simultan in bestehende Strukturen implementiert. Solide Planung und Vorbereitung, umfangreiche Schulungen der Mitarbeiter, präzise Koordination, ein zuverlässiges Logistikkonzept sowie eine konsequente Realisation führten zu einem erfolgreichen Produktionsstart des neuen 911.

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess

Im Rahmen des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses arbeitet Porsche ständig daran, seine effiziente und qualitativ hochwertige Produktion weiter zu optimieren und in eine erfolgreiche Zukunft zu führen. Richtungsweisende Impulse mit großem operativen Nutzen erhält das Unternehmen direkt aus der Belegschaft: Das Konzept der Teamarbeit bindet alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Gestaltung der Produktionsabläufe aktiv ein und nutzt ihre Expertise. Innovative Ideen aus der Praxis können auf kurzen Kommunikationswegen zeitnah bewertet und entsprechend schnell realisiert werden. Das erhöht die Schlagkraft, beugt Fehlern vor und fördert zugleich die Identifikation mit der Marke und dem Arbeitgeber Porsche.

Neue Lackiererei

Die neue Lackiererei ist ein weiterer Meilenstein zur Modernisierung des Standortes Stuttgart-Zuffenhausen und zur langfristigen Sicherung der Arbeitsplätze am Stammsitz. Pünktlich zum Produktionsstart des neuen 911 wurde die Anlage fertig gestellt. Mit der modernen umweltfreundlichen Technik unterschreitet Porsche nicht nur die gesetzlichen Grenzwerte für Emissionen erheblich, sondern ist auch Vorreiter bei Innovationen.

In dem 192 Meter langen und 58 Meter breiten Gebäude der neuen Lackiererei erhalten die Rohkarossen der Baureihen 911 und Boxster/Cayman in einem mehrstufigen Prozess Korrosionsschutz, Farbgebung und Oberflächenversiegelung im präzise abgestimmten Takt mit der gesamten Produktion. Dadurch wird Porsche noch leistungsfähiger, denn die neue Lackiererei erhöht einerseits die Flexibilität des Unternehmens und ist andererseits die Basis dafür, die hohen Qualitätsansprüche noch besser zu erfüllen.

Das mit Investitionen von 200 Millionen Euro erichtete Großprojekt ersetzt die 25 Jahre alte Anlage. International anerkannte Fachfirmen lieferten modernste Technik. So wird zum Beispiel ein völlig neues elektrostatisches Farbnebelabscheidesystem erstmalig zum Einsatz gebracht. Aber auch Porsche selbst brachte innovatives Know-how ein. Ein gemeinsam mit einem

Lieferanten entwickeltes System, das die Abluft nass-chemisch reinigt, wird zum ersten Mal in der Autoindustrie angewendet. Ebenfalls gemeinsam mit einem Partner wurde eine Saug-Blas-Vorrichtung zur Reinigung der Karosserie entwickelt und zum Patent angemeldet.

Hohe Produktqualität im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern produzierte im Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2011 8.494.280 Fahrzeuge. Im Vorjahr betrug die Produktion 7.357.505 Fahrzeuge.

Zufrieden und loyal sind Kunden dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Ausschlaggebend dafür ist die vom Kunden wahrgenommene Qualität im gesamten Produkterlebnis; dazu zählen vor allem Zuverlässigkeit, Anmutung und Service. Nur wenn der Volkswagen Konzern seine Kunden in allen diesen Bereichen überrascht und begeistert, überzeugt er sie durch hervorragende Qualität.

Trotz zahlreicher Produktionsanläufe ist es gelungen, das hohe Qualitätsniveau des Vorjahres im Jahr 2011 über alle Konzernmarken und -standorte hinweg zu bestätigen und die Anzahl der Schadensfälle auf einem konstant niedrigen Niveau zu halten.

Kundenzufriedenheit ist neben präventiver Prozesssicherheit und Produktzuverlässigkeit das Thema, an dem die Qualitätssicherung von Volkswagen hauptsächlich arbeitet. Im Geschäftsjahr 2011 lag das Hauptaugenmerk darauf, das bereits etablierte geschäftsbereichsübergreifende Programm zur Steigerung der Kundenzufriedenheit weiterzuentwickeln. Es verfolgt unter anderem das Ziel, Erkenntnisse aus der Produktnutzung in die Konzeption zukünftiger Produkte einfließen zu lassen. Damit wird sichergestellt, dass die Anforderungen der Kunden bereits in dieser frühen und wichtigen Phase berücksichtigt werden. Die gewonnenen Erkenntnisse werden nicht nur bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge, sondern auch permanent im Serienprozess etablierter Modelle berücksichtigt. Die dafür notwendigen Informationen werden vor allem über Studien und Kundenbefragungen erhoben.

Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns

Der Fertigungsverbund des Volkswagen Konzerns hat sich durch den Mehrheitserwerb an der MAN SE um 31 Produktionsstätten erweitert. Am Ende des Berichtsjahres bestand er weltweit aus 94 Standorten, von denen 54 Werke Fahrzeuge herstellen. Die Standorte verteilen sich auf die Kontinente Europa, Nord- und Südamerika, Afrika und Asien.

Das effiziente Produktionsnetz des Volkswagen Konzerns besteht aus Fahrzeug- und Komponentenwerken, die einen Leistungsverbund bilden und überwiegend die regionalen Bedarfe abdecken. Dadurch können Auswirkungen externer Faktoren wie Wechselkursschwankungen und Zölle auf ein Minimum begrenzt werden. Zu diesem globalen Produktionsnetz gehören auch die Montagepartner in Indonesien, Russland und Malaysia. Diese montieren im Auftrag des Volkswagen Konzerns Fahrzeuge und sind Teil des Konzepts zum Ausbau von Fertigungskapazitäten.



Im Geschäftsjahr 2011 produzierte der Volkswagen Konzern erstmals mehr als acht Millionen Fahrzeuge. Um die steigende Kundennachfrage in den einzelnen Märkten befriedigen und die Wachstumsziele erreichen zu können, hat Volkswagen zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Die Expansion in neue Märkte ist ein wesentlicher Bestandteil der Wachstumsstrategie des Volkswagen Konzerns, von der auch die Komponentenwerke in Deutschland sowie die bestehenden Fahrzeugwerke, die Bauteile für die lokale Montage von Fahrzeugen in diesen Märkten liefern, profitieren.

Der chinesische Markt hat sich zum weltweit größten Automobilmarkt entwickelt und wird auch weiterhin deutlich wachsen. Gemeinsam mit den Joint Ventures will Volkswagen nachhaltig an diesem dynamischen Wachstum teilhaben. Mit dem Ausbau der Fertigungskapazitäten in den Werken in Changchun, Nanjing und Chengdu sowie dem Aufbau der neuen Fahrzeugstandorte Yizheng, Foshan und Ningbo hat der Volkswagen Konzern auf die Entwicklung des Marktes reagiert. Das Werk in Yizheng wird voraussichtlich 2012 mit der Produktion beginnen, nur ein Jahr später wird die Produktion in Foshan starten. Im Jahr 2014 wird das Werk in Ningbo die Fahrzeugproduktion aufnehmen.

Ebenfalls sehr bedeutend ist der Automobilmarkt in Nordamerika. Im größten Markt dieser Region, den USA, hat der Volkswagen Konzern 2011 sein neues Fahrzeugwerk in Chattanooga in Betrieb genommen. Es ist eines der modernsten Automobilwerke im Konzern, da es höchste Ansprüche an eine nachhaltige und umweltfreundliche Automobilproduktion erfüllt, und zugleich ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtstrategie in dieser Region, auf deren Basis Volkswagen dort seine langfristigen Volumen- und Profitabilitätsziele erreichen will. Die Fabrik benötigt circa 35 Prozent weniger Energie als vergleichbare Standardindustriengebäude. In der Endausbaustufe werden in Chattanooga mit rund 2.500 Mitarbeitern 150.000 Fahrzeuge im Jahr gefertigt.

Im mexikanischen Silao entsteht ein neues Motorenwerk mit einer Jahreskapazität von 330.000 Motoren der neuesten Generation. Nach der Fertigstellung des Werkes im Jahr 2013 wird es zusammen mit den Fertigungsstandorten Puebla und Chattanoo-

ga einen regionalen Produktionsverbund bilden, der die Marktposition des Volkswagen Konzerns in Nordamerika deutlich stärken wird. Auf diese Weise kann Volkswagen die regionale Wertschöpfung erhöhen sowie Kosten und Wechselkursrisiken reduzieren.

Der indische Automobilmarkt gehört zu den wichtigsten Wachstumsmärkten der Welt. Mit dem lokalen ŠKODA Montagewerk in Aurangabad ist Volkswagen dort bereits seit 1999 mit einer lokalen Produktion präsent; somit hat der Volkswagen Konzern seinen Markteintritt dort langfristig vorbereitet. Aktuell werden in diesem Montagewerk Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi und ŠKODA montiert. Darüber hinaus fertigt das moderne Fahrzeugwerk in Pune, das im Jahr 2009 in Betrieb genommen wurde, Fahrzeuge im Wachstumssegment der Kompakt-Limousine. Die beiden Produktionsstandorte sind die Basis, um von dem Zukunftsmarkt Indien mit seinem starken Wachstum profitieren zu können.

Im Oktober 2011 hat der Volkswagen Konzern in Malaysia mit der lokalen Montage von Fahrzeugen im Rahmen eines partnerbasierten Geschäftsmodells begonnen. Das Produktionsvolumen wird in den nächsten Jahren kontinuierlich auf circa 30.000 Fahrzeuge pro Jahr steigen. Neben dem Produktionsvolumen wird Volkswagen auch hier in den nächsten Jahren den lokalen Wertschöpfungsanteil stetig erhöhen.

Seine Präsenz im wichtigen Wachstumsmarkt Russland baut Volkswagen weiter konsequent aus. Um die lokalen Produktionskapazitäten kurzfristig zu erhöhen, produziert der russische Partner des Volkswagen Konzerns, die GAZ-Gruppe, seit November 2011 bereits erste Fahrzeuge im Auftrag des Volkswagen Konzerns. Das Fertigungsvolumen wird dort bis zum Jahr 2013 auf 100.000 Fahrzeuge pro Jahr steigen.

Das Volkswagen Konzern-Produktionssystem

Im Rahmen des Volkswagen-Wegs werden weiterhin an allen deutschen Volkswagen Standorten die Prozesse und Strukturen optimiert. Das Programm „Sehen lernen“ fordert in einem ersten Schritt dazu auf, jegliche Art von Verschwendung zu identifizieren, sie nachhaltig zu eliminieren sowie neue, effizientere Prozesse einzuführen und als Standard festzulegen. In der zweiten Stufe gab es Veranstaltungen, mit deren Hilfe die abteilungsinterne wie auch die abteilungsübergreifende Zusammenarbeit verbessert wird. Dieses in Methodik und Vorgehensweise einheitliche System unterstützt Volkswagen dabei, auf dem Weg zu einem wertschöpfungsorientierten, synchronen Unternehmen noch besser voranzukommen. Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeit an den Fertigungsprozessen und -strukturen war die Durchführung von Workshops, die sowohl die Produktivität als auch die Ergonomie am Arbeitsplatz in den Bereichen Konstruktion, Planung und Realisierung neuer Produkte verbessern.

Parallel dazu arbeitet der Volkswagen Konzern im Rahmen eines neuen Logistikkonzepts daran, die Teileversorgung über die gesamte Prozesskette – vom Lieferanten bis zur Montagelinie – zu optimieren. Daraus resultierend werden Prozesse werks- und markenübergreifend standardisiert und somit verstärkt Synergien im Konzern genutzt.

Die im Konzern entwickelten Modulare Baukästen bieten dank konsequenter Standardisierung die Möglichkeit, verschiedene Fahrzeug- und Antriebskonzepte mit minimalem Aufwand in einer einheitlichen Fahrzeugarchitektur zu realisieren. Zugleich können die Stückkosten und der Einmalaufwand für ein neues Fahrzeugmodell sowie die Fertigungszeit signifikant gesenkt werden.

Um die weltweit steigende Nachfrage nach Fahrzeugen bedienen zu können, setzt der Volkswagen Konzern verstärkt auf eine Fertigung über Fahrzeugklassen und Marken hinweg. Diese Auslegung der Fertigung sorgt – in Kombination mit dem Einsatz der Modulen Baukästen – dafür, dass Volkswagen die stetig steigende Komplexität seines Modellportfolios wirtschaftlich darstellen kann. Produktstandards,

moderne Produktionsprozesse sowie ganzheitliche Fabrikkonzepte schaffen die Voraussetzung dafür.

Der MQB bildet in den kommenden Jahren die Grundlage für eine Vielzahl der Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Aus diesem Grund wurde der Modulare Produktionsbaukasten (MPB) entwickelt. Wesentliches Kernelement des MPB ist eine weitreichende Standardisierung: Vom Betriebsmittel über Anlagen und Fertigungsbereiche bis hin zur kompletten Fabrik. Standardisierte Elemente werden zu immer neuen Systemen kombiniert, wodurch eine hohe Flexibilität der Anlagen erreicht wird. Die Produktion ist somit zukünftig in der Lage, in einem Werk, auf ein und derselben Anlage, unterschiedliche Modelle verschiedener Marken in variierender Stückzahl produzieren zu können. Auf diese Weise kann die Kapazität der Werke im gesamten Konzern optimal ausgelastet werden.

Eines der wichtigsten Ziele des Volkswagen Konzerns ist, die Effizienz kontinuierlich zu steigern. Die Produktivität soll um durchschnittlich zehn Prozent im direkten und auch im indirekten Bereich erhöht werden, indem die Methoden und Instrumente des konzerneinheitlichen Produktionssystems konsequent genutzt werden.

Um die Mitarbeiter der Konzernmarken hinsichtlich der Produktionsprozesse zu qualifizieren, werden weltweit Trainingscenter aufgebaut. Beispielsweise hat Volkswagen Slovakia 2011 ein neues Center für Logistik in Betrieb genommen. Die Schulungseinrichtung bietet erstmals im Konzern eine maßgeschneiderte Ausbildung für den Bereich Logistik. Weitere Trainingscenter entstanden im Werk Osnabrück und am Standort Wolfsburg.



Vertrieb

Porsche Händlernetz erweitert

Das Händlernetz von Porsche ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen. Durchschnittlich wurden über 200 Millionen Euro jährlich investiert, um den Kunden ein markenadäquates Einkaufs- und Serviceerlebnis zu bieten. Insgesamt betreuen am Ende des Geschäftsjahres 2011 weltweit rund 730 Händler die Kunden von Porsche. Mit der „Strategie 2018“ wurde im Berichtsjahr die Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Händlernetzes gelegt. Auch in den nächsten Jahren will Porsche gemeinsam mit seinen Handelspartnern profitabel wachsen und alle Marktpotenziale erschließen.

Höchste Kundenzufriedenheit bei Porsche

Zahlreiche Porsche Besitzer sind der Marke Porsche gleich mehrfach treu: Sie kaufen nicht nur ein Porsche Fahrzeug, sondern sind immer wieder neu von Porsche begeistert, erwerben mehrere Fahrzeuge oder besitzen mehr als einen Porsche. Das ist der klarste Beweis für eine ausgesprochen hohe Zufriedenheit und Verbundenheit mit der Marke Porsche. Diese ausgeprägte Loyalität der Fahrer beruht auf hoher Produktqualität und der exklusiven Kundenbetreuung über den gesamten Kundenlebenszyklus hinweg. Auch hier überlässt Porsche nichts dem Zufall, um die Kunden jederzeit bestmöglich zu betreuen. Eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung und Sicherstellung der hohen Betreuungsstandards spielen dabei

die engagierten und professionellen Partner in den Porsche Zentren weltweit. Ein internationales und umfassendes Monitoring der Kundenzufriedenheit mit den Produkten und Services von Porsche schafft die Informationsbasis für Maßnahmen, die für die Kunden direkt erlebbar sind und ihre Zufriedenheit mit Porsche auf hohem Niveau etablieren. Das System aus Monitoring der Kundenzufriedenheit und unmittelbaren Kundenbetreuungsprozessen wurde mit dem „Best Practice Award“ als beste Weiterentwicklung des Kundenbeziehungsmanagements auf der CRM Expo 2011 ausgezeichnet.

Der Erfolg der einzigartigen Kundenorientierung bei Porsche lässt sich an den zahlreichen Siegen erkennen, die Porsche bei den verschiedensten internationalen Studien erzielte. So ist Porsche gemäß einer Studie des renommierten amerikanischen Marktforschungsunternehmens J. D. Power and Associates die Marke mit der höchsten Attraktivität. In der Studie „Automotive Performance, Execution and Layout Study (APEAL)“ belegte Porsche damit zum siebten Mal in Folge den ersten Platz. Bei der Fahrzeugbewertung wurden der Porsche 911 und der Porsche Cayenne in dieser Studie zu den besten Fahrzeugen in ihren Segmenten gewählt. Grundlage der jährlichen Erhebung sind die Angaben von rund 73.000 Neuwagenkäufern zu insgesamt 234 verschiedenen Modellen, die im Zeitraum von November 2010 bis Februar 2011 zugelassen wurden. Die Gesamtwertung ergibt sich aus zehn verschiedenen Kategorien, darunter Fahrdynamik und Design, aber auch Alltagstauglichkeit und Komfort der Fahrzeuge. In der Studie des amerikanischen Automotive-Beratungsunternehmens „Autopacific“ belegte der Porsche 911 den ersten Platz und erhielt dafür den „Vehicle Satisfaction Award“. 42.000 Fahrzeugbesitzer beurteilten dafür ihre Neuwagen in 48 Kategorien, wie Beschleunigung, Design und Komfort.

Gerade auch in der Gunst der Sportwagenfahrer liegen Porsche Modelle an der Spitze. In der Leserbefragung der Zeitschrift „Sportauto“ errang Porsche in sieben von fünfzehn Fahrzeugkategorien den ersten Platz. Das 911 Carrera GTS Cabrio, das Turbo S Cabrio sowie die GT3 und GT3 RS Coupés erzielten dabei bis zu dreimal so viele Stimmen wie die Zweitplatzierten. Weitere Siege gingen an die Modelle Cayman R, Boxster S und Panamera Turbo.

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, dass Porsche nicht nur in etablierten Märkten, wie USA oder Deutschland, sondern auch in Zukunftsmärkten, wie China oder den Vereinigten Arabischen Emiraten, eine herausragende Wahrnehmung besitzt, die im abgelaufenen Jahr noch weiter ausgebaut werden konnte.

Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern

Die Eigenständigkeit der Marken wird durch die Mehrmarkenstruktur des Volkswagen Konzerns unterstützt. Um die Vertriebsaktivitäten des Konzerns markenübergreifend zu optimieren, hat Volkswagen das Vorstandsressort Vertrieb neu organisiert. Dies ist eine elementare Voraussetzung, um Volumen und Marktanteile stetig zu erhöhen, die Ergebnisbeiträge und Effizienz des Vertriebs zu steigern und gleichzeitig die Kosten zu optimieren.

Die Anbindung der Händler an die IT-Systemlandschaft des Konzerns hat Volkswagen 2011 weiter vorangetrieben, um Synergien zu nutzen und den Informationsaustausch untereinander sowie mit dem Großhandel zu verbessern. Im Mittelpunkt der Vertriebsnetzstrategie stehen die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Handel und dessen Rentabilität. Das Großhandelsgeschäft steuert der Volkswagen Konzern in mehr als 20 Märkten über konzerneigene Gesellschaften; es wird von einer neuen Zentralstelle zur Steuerung der nationalen Vertriebsgesellschaften unterstützt. 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 genutzt 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 der Volkswagen Konzern die Ziele seiner „Strategie 2018“ erreicht.

Mit dem Erwerb des Vertriebsgeschäfts der Porsche Holding Salzburg zum 1. März 2011 hat Volkswagen die Vertriebskompetenz des Konzerns weiter gestärkt. Als internationales Handelshaus ist die Gesellschaft in zwölf Ländern als Großhändler und in 20 Ländern als Einzelhändler aktiv. Sie zeichnet sich durch eine herausragende Professionalität und eine beeindruckende Erfolgsgeschichte und Ergebnisentwicklung aus. Diese Kernkompetenzen will Volkswagen in Zukunft noch intensiver nutzen, um die konzerneigenen Handelsaktivitäten effizienter und schlagkräftiger zu gestalten und Synergien auszuschöpfen. Sie sollen Volkswagen außerdem dabei unterstützen, die Bedürfnisse des Handels und seiner Kunden noch besser in die Strategie des Volkswagen Konzerns zu integrieren und seine Aktivitäten daran auszurichten. Die Porsche Holding Salzburg verfügt zudem über eine hervorragende IT-Kompetenz im Handelsbereich. Diese soll genutzt werden, um die Etablierung einer integrierten Systemlandschaft vom Hersteller über den Großhandel zum Handel konzerntweit voranzutreiben.

Kundenzufriedenheit und Kundentreue im Volkswagen Konzern

Die Zufriedenheit der Kunden hat für den Volkswagen Konzern höchste Priorität. Deshalb richtet Volkswagen seine Vertriebsaktivitäten stets an dem Ziel aus, die Kundenzufriedenheit zu steigern. Vor dem Hintergrund dieses Anspruchs hat der Volkswagen Konzern auch im Geschäftsjahr 2011 wirkungsvolle Maßnahmen umgesetzt und Prozesse eingeführt, mit deren Hilfe die Zufriedenheit sowohl der Fahrzeugkäufer und der Kunden im After-Sales-Bereich als auch der Handelspartner weiter gesteigert werden konnte.

Die Zufriedenheit ihrer Kunden ermitteln die einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns regelmäßig in den jeweiligen Märkten. Spezielle Ermittlungsmethoden setzen vor allem Schwerpunkte bei den Themen Produkt und Service. Aus den gewonnenen Ergebnissen leiten die Marken Maßnahmen ab, um die Kundenzufriedenheit weiter zu erhöhen.

In puncto Zufriedenheit der Kunden mit dem Produkt nimmt die Marke Audi auf den europäischen Kernmärkten – im Vergleich mit den anderen Konzernmarken und den Wettbewerbern – eine Spitzenposition ein. Aber auch die übrigen Marken des Konzerns zeichnen sich durch Gesamtzufriedenheitswerte über oder auf Wettbewerbsniveau aus.

Die Kunden des Volkswagen Konzern sind loyal gegenüber den Marken, weil sie zufrieden mit den Produkten und Dienstleistungen sind. Wie groß das Vertrauen der Kunden in die Marken des Volkswagen Konzerns ist, zeigen die regelmäßig ermittelten Loyalitätswerte eindrucksvoll: Die Marke Volkswagen Pkw beispielsweise konnte ihre Markenloyalität in den europäischen Kernmärkten bereits mehrere Jahre in Folge auf hohem Niveau halten. Dank der Treue der ŠKODA Kunden besetzt die Marke im Wettbewerbsvergleich ebenfalls seit mehreren Jahren einen Platz auf den vorderen Rängen.

Professioneller Service

Die Programme zur ständigen Verbesserung der Serviceprozesse in den Porsche Zentren führten 2011 erneut zu sehr guten Ergebnissen. In der ADAC Kundenzufriedenheitsstudie 2011 wird Porsche somit bester deutscher Automobilhersteller in den Bereichen Werkstatt, Marke und Fahrzeug. Um neben einer hohen Zufriedenheit mit den Serviceleistungen auch eine positive Wahrnehmung der Kunden im Bereich Unterhaltskosten zu erreichen, wurden in ausgewählten Märkten Service- und Wartungspakete eingeführt. Bereits kurz nach der Einführung zeichnet sich eine erfreuliche Absatzentwicklung für dieses neue Serviceprodukt ab. Die Vorbereitungen zur Einführung der überarbeiteten Porsche Programme für Teilelogistik in China wurden in 2011 weitgehend abgeschlossen. Damit ist der Porsche Service zur Absicherung und weiteren Erhöhung der Kundenzufriedenheit ebenfalls im Wachstumsmarkt China für die Zukunft gut aufgestellt.

Kundenzufriedenheit erwächst nicht allein aus der Produktzuverlässigkeit und -anmutung; sie bestimmt auch das Handeln des Volkswagen Konzerns im Bereich Service. Die Servicequalität weltweit zu steigern ist daher ein Ziel des Kundenzufriedenheitsprogramms des Volkswagen Konzerns. Ansatzpunkte gibt es beim Handelsbetrieb als direkter Schnittstelle zum Kunden ebenso wie im After-Sales-Geschäft. Die Qualitätssicherung steht in engem Kontakt mit dem Handel, um die Wahrnehmung des Service durch die Kunden zu verbessern. Mängel, die in dem emotionalen Moment der Fahrzeugübergabe auftreten könnten, werden dadurch frühzeitig erkannt und systematisch behoben.

Im Jahr 2011 hat sich die Qualitätssicherung im Bereich Service vor allem damit beschäftigt, die Prozesse zwischen Markt und Hersteller zu standardisieren. Ziel war hier, individuell erreichte Optimierungen in den allgemein gültigen Strukturen zu verankern, um unseren Kunden überall in der Welt den besten Service bieten zu können. Die enge Vernetzung mit den Handelspartnern ist dabei ein zentrales Element. Sie ermöglicht es, marktspezifischen Kundenanforderungen künftig noch besser zu entsprechen. Die Bandbreite reicht dabei von einer optimalen Markt- und Handelsbetreuung bei Reparaturen bis hin zu kundengerechten Lösungen im Falle von Gewährleistungsfragen.



Mitarbeiter

Beschäftigungssituation bei Porsche

Die Mitarbeiter von Porsche haben im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 ihre außerordentliche Leistungsfähigkeit, ihre Begeisterung und unerschöpfliche Energie eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Ein herausragendes Berichtsjahr ging zu Ende. Das Unternehmen wächst – und das in allen Bereichen. So konnte die Zahl der Mitarbeiter auf einen neuen Rekordwert steigen. Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern waren zum Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2011, 15.307 Personen beschäftigt – im Vergleich mit dem Wert von zwölf Monaten zuvor entspricht dies einem Plus von 16,3 Prozent. Im Porsche SE Konzern waren am Bilanzstichtag 31 Mitarbeiter beschäftigt (31. Dezember 2011: 36 Mitarbeiter), davon befand sich ein Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit.

Arbeitgeberattraktivität und Personalbeschaffung

Renommiertere Studien bestätigten Porsche auch im Geschäftsjahr 2011 ein exzellentes Arbeitgeberimage. Sowohl bei der Zielgruppe abschlussnaher Studierender der Ingenieurs- und Wirtschaftswissenschaften, als auch bei den berufserfahrenen Ingenieuren und Ökonomen belegte Porsche Top-Platzierungen.

Mehr als 1.000 Neueinstellungen im Jahr 2011 zeigen, dass die Realisierung der „Strategie 2018“ auch und gerade im Personalmanagement von Porsche bereits mit hohem Tempo vorangetrieben wird. Der deutliche Bewerbungsanstieg von 28.500 Bewerbungen im Jahr 2010 auf deutlich über 47.000 Bewerbungen im Geschäftsjahr 2011 unterstreicht die hohe Anziehungskraft von Porsche als Arbeitgeber.

Zehn Jahre Ferry Porsche Preis

Bereits zum zehnten Mal verlieh die Porsche AG in Zusammenarbeit mit dem baden-württembergischen Ministerium für Kultus, Jugend und Sport den „Ferry Porsche Preis“. Ausgezeichnet wurden 2011 die 241 jahrgangsbesten Abiturienten mit Schwerpunkten auf den Fächern Mathematik und Physik/Technik. Der „Ferry Porsche Preis“ soll die Attraktivität der Mathematik und Naturwissenschaften steigern. Gleichzeitig soll er angehende Studenten zum Ingenieurstudium motivieren.

Konsequente Fortführung der Entwicklung und Weiterbildung von Mitarbeitern und Führungskräften bei Porsche

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Personal- und Führungskräfteentwicklung bei Porsche lag auch 2011 auf der überfachlichen Weiterbildung und zielgruppenspezifischen Förderung von Mitarbeitern und Führungskräften.

Des Weiteren wurde die Porsche Führungskräftebeurteilung konsequent fortgesetzt. Die Ergebnisse dieses Prozesses sind die zentrale Basis für Platzierungsentscheidungen und die Nachfolgeplanung.

Das Einführungsprogramm für neue Mitarbeiter „Porsche Warm Up“ war auch im Geschäftsjahr 2011 ein wesentlicher Garant für die optimale Integration der zahlreichen neuen Mitarbeiter, die bei Porsche in ihre neuen Aufgaben gestartet sind. Das Programm vermittelt umfängliches Unternehmenswissen zu Prozessen, Strukturen und Werten und wurde 2011 erstmalig sogar für neue Mitarbeiter aus internationalen Tochtergesellschaften aufgelegt.

Nachwuchsförderung und Management-Training

Porsche verfolgt mit der „Porsche Nachwuchsförderung“ das Ziel, junge Potenzialträger des Porsche Konzerns im Hinblick auf die Übernahme weiterführender Aufgaben zu identifizieren, zu fördern und diese an Porsche zu binden. Die Vorbereitungen für die neue Förderwelle der „Porsche Nachwuchsförderung“ wurden abgeschlossen, und das Programm wird im Jahr 2012 wieder starten.

Das „Porsche Management-Training“ (PMT) für erfahrene Leistungsträger im Führungskräftebereich startete 2011 in die bereits fünfte Runde. Mit dem Programm möchte Porsche die Netzwerkbildung, den Ausbau eines gemeinsamen Führungsverständnisses sowie das unternehmerische und konzernübergreifende Denken und Handeln stärken.

Chancengleichheit und Vereinbarkeit von Beruf und Familie bei Porsche

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Porsche ist die Vielfalt der Belegschaft. Im Geschäftsjahr 2011 wurde ein Projekt gestartet, um in einem ersten Schritt die Chancengleichheit für Männer und Frauen sicherzustellen. Hierzu zählen zahlreiche Aktivitäten im Bereich der Rekrutierung und der Qualifizierung von Mitarbeitern.

Die Rahmenbedingungen zur Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben sollen weiter verbessert werden. Deshalb wurden beispielsweise Kooperationen mit externen Dienstleistern vorbereitet, welche die Mitarbeiter bei ihren privaten und familiären Verpflichtungen unterstützen bzw. entlasten. Die ersten Kooperationsverträge sind für 2012 geplant.

Neue Betriebliche Altersversorgung bei Porsche

Vorstand und Gesamtbetriebsrat haben sich 2011 auf eine Neuordnung und eine Verbesserung der Betriebsrente durch die Einführung einer erfolgsabhängigen Komponente verständigt.

Das bestehende endgehaltsabhängige System wird zum 1. Januar 2012 auf ein beitragsorientiertes System aus einer Basis- und einer Erfolgskomponente umgestellt. Dabei sichern die Basis-Beiträge das derzeitige Versorgungsniveau der Belegschaft. Zusätzlich leistet Porsche künftig abhängig vom wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens weitere Beiträge zur Betriebsrente.

Durch diese Neuregelung profitieren die Porsche-Mitarbeiter vom wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens auch bei ihrer Altersversorgung. Ergänzend dazu bietet Porsche seinen Mitarbeitern im Rahmen der Porsche VarioRente weiterhin an, einen Teil ihres Entgelts in eine Versorgungszusage umzuwandeln. Auch im Geschäftsjahr 2011 hat ein Großteil der Porsche-Mitarbeiter von diesem Angebot Gebrauch gemacht.



Standortsicherungsvereinbarung für Tochtergesellschaften der Porsche AG

Vorstand und Konzernbetriebsrat haben sich zusammen mit den Geschäftsführungen und den lokalen Betriebsräten der Tochtergesellschaften auf eine Standortsicherungsvereinbarung für einen Teil der deutschen Tochtergesellschaften verständigt.

Nachdem bereits im Vorjahr die Standortsicherungsvereinbarung für die Porsche AG abgeschlossen wurde, schafft Porsche mit dieser Vereinbarung auch in den Tochtergesellschaften die Voraussetzung zur weiteren Steigerung von Produktivität und Flexibilität und die Grundlage für eine nachhaltig positive Geschäftsentwicklung.

Im Gegenzug werden die Tochtergesellschaften in den nächsten Jahren Investitionen in Infrastruktur und Innovationsprojekte vornehmen. Die Investitionen und beschäftigungssichernden Maßnahmen sind sozial ausgewogen und stellen die Balance zwischen den Anforderungen des Unternehmens und den Belangen der Mitarbeiter sicher.

Arbeitsschutz bei Porsche

Mit dem Neubau der Lackiererei und den Umbaumaßnahmen im Karosseriewerk für die neue Fahrzeuggeneration hat Porsche sich in der Anlagen- und Maschinensicherheit neuen Herausforderungen gestellt. In der Entstehungskette von der Konzeption bis zum Betrieb der Anlagen hat der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern gemeinsam mit seinen Lieferanten effiziente Lösungen erarbeitet, damit nicht nur die Maschinen- und Anlagensicherheit gewährleistet ist, sondern auch die verantwortlichen Betreiber ihren gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen können.

Die Automatisierungstechnik und die Anforderungen an intelligente Absicherungen der Maschinen zwingen zu dieser übergreifenden Zusammenarbeit, damit ein ungestörter Betrieb gewährleistet ist. Wir verbinden damit aber auch das Ziel, Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiter durch diesen integrativen Prozess – ergänzt durch Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung – zu erhalten, zu verbessern und zu fördern.

Die Vorbildfunktion unserer Führungskräfte, die systematische Gefährdungsbeurteilung von Arbeitsabläufen und Einzeltätigkeiten sowie die Steigerung des Sicherheitsbewusstseins bei unseren Mitarbeiter durch regelmäßige betriebliche Sicherheitsunterweisungen, Seminare und Schulungen sind weitere Bausteine unserer Sicherheitsphilosophie.

Beschäftigungssituation im Volkswagen Konzern

Am 31. Dezember 2011 beschäftigte der Volkswagen Konzern 482.447 aktive Mitarbeiter; 4.488 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. In einem Ausbildungsverhältnis standen 15.021 Personen. Die Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns umfasste am Ende des Berichtsjahres 2011 501.956 Mitarbeiter. Verglichen mit dem Stand vom 31. Dezember 2010 waren das 25,7 Prozent mehr. Die Zahl der im Inland beschäftigten Personen betrug 224.851 (plus 24,0 Prozent). Der Inlandsanteil der Belegschaft verringerte sich von 45,4 Prozent am 31. Dezember 2010 auf 44,8 Prozent zum 31. Dezember 2011.

Berufseinstieg bei Volkswagen

Einen zentralen Beitrag zur Entwicklung einer Spitzenmannschaft bei Volkswagen leistet die Berufsausbildung. In den vergangenen Jahren hat Volkswagen sein Engagement für die duale Ausbildung weiter verstärkt und neue Standorte in die Berufsausbildung einbezogen. Ende 2011 beschäftigte der Konzern weltweit 15.021 Auszubildende. Die Volkswagen AG bildete am 31. Dezember 2011 an ihren sechs deutschen Standorten 4.667 Auszubildende und Studierende im Praxisverbund in insgesamt 33 Berufen und 20 Studiengängen aus. Um auf die doppelten Abiturjahrgänge im Jahr 2011 angemessen zu reagieren, richtete die Volkswagen AG 66 zusätzliche Ausbildungsplätze ein. Neue Ausbildungsplätze wurden im Berichtsjahr auch bei der Volkswagen Osna-brück GmbH geschaffen. Diese hatte bereits im Jahr 2010 den bei der insolventen Wilhelm Karmann GmbH gekündigten Auszubildenden und Studierenden im Praxisverbund die Fortsetzung ihrer Ausbildung ermöglicht. Im Jahr 2011 konnten weitere 29 Auszubil-

dende und Studierende im Praxisverbund eingestellt werden; 11 davon sind Frauen in gewerblich-technischen Berufen.

Der Schwerpunkt der Volkswagen Berufsausbildung liegt auf der fachlichen Entwicklung der Auszubildenden. Darüber hinaus profitieren sie von einer Reihe ergänzender Programme und Angebote. Hierzu gehören die Kooperation der Volkswagen Berufsausbildung mit dem Gründer- und Hightech-Wettbewerb „Jugend gründet“ sowie die Ausrichtung der Wettbewerbe „ProTalent“ und „ProMechaniker“.

Eine mehr als zwanzigjährige Tradition hat das Engagement der Volkswagen Auszubildenden in der Gedenkstätte Auschwitz, das gemeinsam mit dem Internationalen Auschwitz Komitee durchgeführt wird. Viermal jährlich reisen Auszubildende von Volkswagen und polnische Jugendliche für je zwei Wochen nach Auschwitz, um dort am Erhalt der Gedenkstätte mitzuarbeiten. Fast 2.000 Jugendliche aus Deutschland und Polen haben mittlerweile an diesem Programm teilgenommen.

Seit 2006 haben ausgebildete Berufsanfänger die Möglichkeit, mit dem Programm „Wanderjahre“ für zwölf Monate zu einer Konzerngesellschaft ins Ausland zu gehen. Mehr als 270 junge Mitarbeiter des Konzerns haben seitdem diese Chance wahrgenommen. Inzwischen beteiligen sich 23 Konzerngesellschaften aus 16 Ländern an diesem Programm.

Konzernvorstand und Welt-Konzernbetriebsrat ehren jährlich die besten Auszubildenden des Unternehmens mit dem Best-Apprentice-Award. Der diesjährige Preis für die besten Auszubildenden wurde Ende November 2011 in Stuttgart zum elften Mal vergeben. 27 Ausgebildete aus zwölf Ländern nahmen die Ehrung entgegen.

Trainingsprogramme an internationalen Standorten des Volkswagen Konzerns

Auch an den internationalen Standorten des Volkswagen Konzerns entwickelt sich das Ausbildungs- und Qualifizierungsangebot für die Mitarbeiter kontinuierlich weiter. An 35 Standorten im Ausland existiert mitt-

lerweile eine duale Berufsausbildung, an weiteren 23 ist diese im Aufbau. So begann bei der Volkswagen Group Rus im Werk Kaluga im Jahr 2011 bereits der zweite Ausbildungsjahrgang, drei weitere Ausbildungsberufe wurden neu eingeführt. Ebenso konnte die Ende 2010 eröffnete Volkswagen India Academy in Pune im vergangenen Jahr ausgebaut werden. Dort wurde eine dreijährige Berufsausbildung zum Mechatroniker nach dem dualen System eingeführt. Zudem werden künftig mehr als 100 Auszubildende pro Jahr, die an staatlichen Industrial Training Institutes zum Schweißer, Lackierer, Schlosser, Elektriker, Werkzeug- und Maschineninstandhaltungsmechaniker, Kfz-Mechaniker oder zur Automatisierungsfachkraft ausgebildet wurden, durch ein Praxisjahr geführt. Die 2010 eröffnete Trainingsakademie am US-Standort Chattanooga hat mit Inbetriebnahme der dortigen Fabrik im Mai 2011 ihre Kapazitäten weiter ausgebaut. Bewährte Personalentwicklungsinstrumente des Volkswagen Konzerns wie das Management Assessment Center und die Führungskräfte-Basis-Qualifizierung wurden nach Chattanooga übertragen. Shanghai Volkswagen hat in China zusätzlich zum bestehenden Trainingscenter am Standort Nanjing im Frühjahr 2011 mit dem Bau eines Trainingszentrums für das Werk in Yizheng begonnen. Auch der neue Standort Foshan wird zurzeit mit einem Trainingscenter ausgestattet.

Perspektiven für Hochschulabsolventen

Jungen Hochschulabsolventen, die neu ins Unternehmen kommen, bietet Volkswagen das Trainee-Programm StartUp Direct an. Über einen Zeitraum von zwei Jahren lernen die Teilnehmer neben der Arbeit im eigenen Fachbereich nicht nur das Unternehmen Volkswagen eingehend kennen, sondern nehmen zudem an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hinzu kommen mehrwöchige Einsätze in Produktion und Vertrieb sowie ein optionaler Auslandsaufenthalt. Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können alternativ dazu das Programm StartUp Cross durchlaufen. Dieses Programm sieht während seiner 18-monatigen Dauer einen dreimonatigen Auslandseinsatz vor. Über 1.400 Trainees haben seit dem Start 2008 im Rahmen eines der beiden Programme ihre ersten Erfahrungen bei Volkswagen gesammelt.

Frauenförderung und familienbewusste Personalpolitik bei Volkswagen

In der Unternehmenskultur von Volkswagen hat sowohl der Beruf als auch die Familie einen sehr hohen Stellenwert. Eine familienbewusste Personalpolitik ist für Volkswagen deshalb ein wesentlicher Erfolgsfaktor auf dem Weg zum Top-Arbeitgeber. Dieses Engagement hat Tradition: 1989 war Volkswagen das erste deutsche Großunternehmen, das eine Richtlinie zur Förderung von Frauen verabschiedete und mit gezielten Programmen unterlegte. Bereits 2007 wurden in der Volkswagen AG erstmals konkrete Ziele benannt, um den Frauenanteil im Unternehmen zu erhöhen.

Im Frühjahr 2011 hat der Volkswagen Konzern im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung differenzierte Ziele vorgelegt, um den Anteil von Frauen bei Volkswagen in Deutschland nachhaltig zu steigern. Volkswagen folgt dabei einer Systematik, die für alle relevanten Hierarchieebenen detaillierte Vorgaben macht, zu welchem Zeitpunkt ein bestimmter Frauenanteil erreicht sein muss. Ein wesentliches Mittel dafür ist die Quotierung bei der Einstellung von Hochschulabsolventen. Hier orientiert sich Volkswagen am Anteil der Absolventinnen in den jeweiligen Studiengängen. Dieser Systematik folgend müssen rund 10 Prozent der eingestellten Absolventen des Studiengangs Maschinenbau Frauen sein. In der Elektrotechnik sind es ebenfalls 10 Prozent, in der Informatik 15 Prozent und in den Wirtschaftswissenschaften 50 Prozent. Gemittelt über alle für Volkswagen relevanten Studiengänge ergibt sich aus diesen differenzierten Quoten das Ziel, bei der Einstellung von Akademikern einen Frauenanteil von mindestens 30 Prozent zu erreichen.

Dieser erhöhte Anteil neu ins Unternehmen eintretender qualifizierter Frauen ermöglicht es dem Volkswagen Konzern, in den folgenden Jahren den Anteil weiblicher Führungskräfte auf den verschiedenen Management-Ebenen kontinuierlich zu steigern. Ziel ist es, dass der Volkswagen Konzern in Deutschland im Jahr 2020 im Top-Management eine Frauenquote von 11 Prozent, im Oberen Management von 12 Prozent und im Management von 15 Prozent erreicht.



Im Berichtsjahr konnte der Frauenanteil in den Management-Kreisen des Volkswagen Konzerns in Deutschland bereits auf 4,9 Prozent im Top-Management 6,4 Prozent im Oberen Management und 10,1 Prozent im Management (Jahresendstand ohne Scania und MAN) erhöht werden. 45 Frauen durchliefen 2011 ein Mentoring-Programm in der Volkswagen AG, das sie auf dem Weg ins Management unterstützte.

Das Unternehmen verfolgt darüber hinaus das Ziel, den Anteil der Facharbeiterinnen und Meisterinnen bis zum Jahr 2020 auf mindestens 10 Prozent im Jahr 2020 anzuheben. Derzeit liegt der Anteil der Meisterinnen in der Volkswagen AG bei knapp 4 Prozent. 2011 wurden 25 Frauen durch ein gezieltes Mentoring-Programm auf dem Weg zur Meisterin unterstützt. Personalentwicklungsprogramme für Frauen, eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie flexible Arbeitszeitmodelle flankieren das bei Volkswagen angewandte System der differenzierten Quoten.

Volkswagen wirbt gezielt um weibliche Talente. Hierzu gehören spezielle Informationstage über die gewerblich-technische Berufsausbildung bei Volkswagen und Berufserlebnistage für junge Frauen. Das Unternehmen beteiligt sich seit Jahren am bundesweiten Girls' Day und bot 2011 in diesem Rahmen über 2.000 jungen Frauen einen praxisnahen Einblick in die Berufe der Automobilbranche.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz im Volkswagen Konzern

Der Erhalt der Gesundheit und Beschäftigungsfähigkeit seiner Mitarbeiter ist eines der wichtigsten Ziele der Volkswagen Personalpolitik. Mit dem Checkup wurde bei Audi im Jahr 2006 und bei Volkswagen im Jahr 2010 eine kostenlose und umfassende Vorsorgeuntersuchung für alle Mitarbeiter eingeführt. Inzwischen bietet jedes Werk der Volkswagen AG diese regelmäßige Untersuchung zum Erhalt der Gesundheit und Fitness der Mitarbeiter auf Basis modernster Untersuchungsverfahren an. Die hohe diagnostische Qualität des Checkups wird von den Beschäftigten allgemein anerkannt. Bisher nutzten über 28.000 Volkswagen Beschäftigte dieses freiwillige Angebot, das ständig qualitativ weiterentwickelt wird. 2011 lag der Schwerpunkt in den deutschen Werken auf der Ausweitung der internen und externen Präventionsangebote, die mit dem Volkswagen Checkup verknüpft sind. Zudem wurde mit der großflächigen Einführung des Volkswagen Checkups an ausländischen Konzernstandorten begonnen.

Parallel dazu wurden die Bemühungen um die Verbesserung der Ergonomie an allen Arbeitsplätzen fortgesetzt. Durch den Einsatz von Ergotherapeuten an den Produktionslinien war vielerorts eine ergonomische Optimierung dieser Arbeitsplätze möglich. Zudem konnten Mitarbeiter direkt an ihrem Arbeitsplatz in der verbesserten ergonomischen Ausführung ihrer Arbeitsabläufe beraten und angeleitet werden.

Im Rahmen der Führungskräfteentwicklung werden betriebliche Vorgesetzte dafür sensibilisiert, Zusammenhänge zwischen Führung und Gesundheit der Mitarbeiter in ihrer Führungspraxis stärker zu berücksichtigen. Hierfür wurde ein Basisseminar konzipiert. Darüber hinaus hat Volkswagen für alle angehenden Führungskräfte verpflichtende Qualifizierungsmodule zum Arbeitsschutz entwickelt und eingeführt. Auf Grundlage des 2010 implementierten Konzern-Arbeitsschutz-Management-Systems (KAMS) haben alle Konzernmarken und Gesellschaften 2011 zudem eine umfangreiche Analyse ihrer bestehenden Arbeitsschutzorganisation und der damit verbundenen Prozesse durchgeführt. Konzernweit identifizierte Good-Practice-Beispiele werden künftig systematisch für Prozessverbesserungen im Arbeitsschutz eingesetzt.

Betriebliche Altersvorsorge bei Volkswagen

Zur Absicherung des Alterseinkommens ehemaliger Mitarbeiter unterhalten die Volkswagen AG sowie ihre Marken und Tochtergesellschaften betriebliche Altersversorgungssysteme. Diese beruhen in Deutschland auf einer Direktzusage. Zusätzlich zu einer vom Arbeitgeber finanzierten Altersversorgung haben die Beschäftigten die Möglichkeit, im Wege der Entgeltumwandlung selbst Vorsorge zu betreiben. Seit 2001 werden die Aufwendungen für die betriebliche Altersvorsorge der Volkswagen AG über den vom Volkswagen Pension Trust e.V. treuhänderisch verwalteten betriebsinternen Pensionsfonds am Kapitalmarkt angelegt. Ende 2011 nutzten 21 weitere deutsche Konzerngesellschaften diese Möglichkeit. In den betriebsinternen Pensionsfonds wurden bis Ende 2011 insgesamt 2.589 Millionen Euro für die Absicherung der Beschäftigten im Alter, bei Erwerbsminderung und im Todesfall eingebracht.

Das Zeit-Wertpapier der Volkswagen AG bietet den Beschäftigten seit 1998 die Möglichkeit, ihre Lebensarbeitszeit zu verkürzen. Dazu können sie aus ihrem Bruttoentgelt und aus Zeitguthaben Beiträge leisten, die über den vom Volkswagen Pension Trust e. V. treuhänderisch verwalteten Zeit-Wertfonds am Kapitalmarkt angelegt werden. Das aufgebaute Zeit-Wertguthaben kann für eine bezahlte Freistellung vor der Altersrente verwendet werden. Der Guthabenstand des Zeit-Wertfonds betrug am Ende des Berichtsjahres 1.132 Millionen Euro.

Nachhaltigkeit

Porsche übernimmt Verantwortung

Im Geschäftsjahr 2011 hat der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern damit begonnen, die Aktivitäten zur Wahrnehmung seiner sozialen Verantwortung in der Gesellschaft auf eine deutlich breitere Basis zu stellen. Mit der Einrichtung der neuen Hauptabteilung „Corporate Social Responsibility“ („CSR“), die dem Vorstand Personal- und Sozialwesen zugeordnet ist, setzt der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern hierfür ein klares Zeichen.

Die für das Unternehmen erstmals grundlegend und offiziell formulierte CSR-Strategie sieht vor, dass alle Maßnahmen in diesem Kontext für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern künftig vorrangig unter dem zentralen Aspekt der Nachhaltigkeit und vor dem Hintergrund der „Strategie 2018“ vorgenommen werden.

Das gesellschaftliche Engagement des Unternehmens umfasst die fünf Säulen Sport, Kultur, Umwelt, Bildung/Wissenschaft sowie Soziales (Fünf-Säulen-Modell). Für alle Bereiche hat der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern im Geschäftsjahr entsprechende Projekt-Vorhaben definiert, die ab 2012 umgesetzt werden.

Es handelt sich dabei sowohl um Maßnahmen, die bereits in der Vergangenheit erfolgreich durchgeführt wurden und künftig – zum Teil intensiviert – fortgesetzt werden, als auch um neue, so genannte Leuchtturmprojekte.

Zu den traditionellen CSR-Projekten gehören vor allem der „Porsche-Tennis-Grand-Prix“, die „Porsche-Music-Night“ und der „Porsche Award“, der gemeinsam mit der Filmakademie Baden-Württemberg seit 2004 jährlich an die weltweit besten Werbefilmstudenten vergeben wird.



Was die geplanten neuen Vorhaben angeht, so betreffen diese im Bereich Sport vor allem die Kooperation mit dem Deutschen Tennis Bund (DTB) in Bezug auf die Deutsche Tennis-Nationalmannschaft der Damen („Porsche-Team Deutschland“) sowie die breite Förderung des Jugendsports in Baden-Württemberg und Sachsen.

Höhepunkte des kulturellen Engagements sind zum einen die Premium-Partnerschaft der Porsche AG mit dem Gewandhaus-Orchester Leipzig, die bereits zum Ende des Geschäftsjahres offiziell aufgenommen wurde, und zum anderen die entsprechende Kooperation ab dem Geschäftsjahr 2012 mit dem Stuttgarter Ballett.

Zu den relevanten und größeren Umwelt-Projekten des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns gehört die signifikante Erweiterung des bereits vorhandenen Beweidungsareals am Standort Leipzig, das mit einem Informationszentrum vor Ort und einer wissenschaftlichen Begleitung einen nachhaltigen Charakter erhalten soll. Außerdem wird das Unternehmen intensiv prüfen, wo und in welcher Form es die Entwicklung von alternativen Energien in einer für die Gesellschaft sinnvollen Weise unterstützen und auch selbst vorantreiben kann. Alternative Antriebe sowie die Versorgung der Bevölkerung mit alternativen Energien stehen dabei im Vordergrund.

Bildung und Chancengleichheit bei Porsche

Die bereits umfangreiche Bildungsförderung von Kindern, Jugendlichen und Studierenden steht für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern nicht nur unter dem Aspekt, diese für die so genannten MINT-Fächer (Mathematik, Ingenieurwissenschaften, Naturwissenschaften und Technik) zu begeistern, sondern fokussiert sich auch darauf, die sozial Schwächeren unter ihnen im Sinne der Chancengleichheit zu stärken und zu fördern. Hierbei geht es Porsche nicht allein um die Ausbildung möglicher Nachwuchskräfte für das eigene Unternehmen, sondern grundlegend um die Sicherung von Nachwuchskräften, die künftig Aufgaben übernehmen können, die dem Wohl der Gesellschaft insgesamt dienen.

Darüber hinaus strebt der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern im Bereich Bildung/Wissenschaft eine deutliche Ausweitung von Universitätskooperationen an – mit dem Ziel, sowohl qualifizierte Nachwuchskräfte für die Zukunft als auch praxisrelevante Erkenntnisse für die eigenen Produktentwicklungen zu gewinnen. Ein Beispiel für die studentische Förderung ist eine recht hohe Zahl von Stipendien, die der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern bundesweit ab 2012 an über zehn ausgewählte Universitäten vergibt („Deutschlandstipendien“).

Darüber hinaus ist Porsche bereits seit vielen Jahren dafür bekannt, in besonderem Umfang auch sehr viele kleinere Sponsoring- und Unterstützungsleistungen vor allem an seinen Unternehmensstandorten vorzunehmen. In erster Linie profitieren hier soziale, sportliche sowie kulturelle Einrichtungen und Projekte.

All diese Aktivitäten – ob im Großen oder im Kleinen – sollen dazu beitragen, dass Porsche in der Öffentlichkeit als ein Unternehmen wahrgenommen wird, das seiner gesellschaftlichen Verantwortung gerecht wird.

Deshalb wird Porsche seinen CSR-Aktivitäten zukünftig sowohl am Standort Deutschland als auch in seinen internationalen Märkten einen noch größeren Stellenwert einräumen.

Corporate Social Responsibility und Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern

Im Jahr 2050 werden neun Milliarden Menschen auf der Erde leben. Sie alle brauchen Energie und Nahrungsmittel, Wohnraum und Kleidung, Bildung und Gesundheitsversorgung – und sie wollen mobil sein. Für Unternehmen ist das eine Herausforderung und Chance zugleich. Nur ihre Kompetenz für den technischen Fortschritt wird die erforderlichen Produktivitätssteigerungen schaffen, Innovationen und einen ressourcensparenden Strukturwandel realisieren. Die Leitplanken dafür sind Nachhaltigkeit und Verantwortung – die Grundwerte des unternehmerischen Handelns von Volkswagen.

Für Volkswagen ist die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung (Corporate Social Responsibility, CSR) der Beitrag des Unternehmens zu einer nachhaltigen Entwicklung auf unserem Planeten. Gemäß dem Leitbild der Nachhaltigkeit dürfen die Chancen nachfolgender Generationen durch unsere Art des Wirtschaftens und unseren Ressourcenverzehr nicht gemindert werden. Der Volkswagen Konzern verfolgt ökologische, ökonomische und soziale Ziele gleichermaßen und ist damit ein integrativer Teil der internationalen Bestrebungen für eine nachhaltige Wirtschaftsordnung im globalen Maßstab.

Nachhaltigkeit ist das Fundament der Unternehmensstrategie von Volkswagen. Das heißt, dass Nachhaltigkeit im gesamten Wertschöpfungsprozess des Unternehmens integriert ist. Unternehmerische Verantwortung wahrzunehmen bedeutet für Volkswagen, die Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft stets mit zu bedenken. Nachhaltigkeit sichert außerdem langfristig die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Um einen wirkungsvollen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität zu leisten, arbeitet Volkswagen als Unternehmen mit globaler Verantwortung intensiv an Technologien für die saubersten und sparsamsten Automobile sowie an effizienten Mobilitätskonzepten. Für Volkswagen gilt dabei stets, dass Beschäftigungssicherung und Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen sind.



Die Unternehmenspolitik des Volkswagen Konzerns ist so ausgelegt, dass die ökonomischen Kernprozesse mit den ökologischen und sozialen Belangen strategisch verknüpft sind. CSR bedeutet dabei, freiwillig gesellschaftliche Verantwortung in einem Maße zu übernehmen, das über die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen hinausgeht. Mit seinem integrierten CSR-Konzept zielt der Volkswagen Konzern darauf ab, Risiken zu vermeiden, Entwicklungschancen frühzeitig zu erkennen und seine Reputation weiter zu verbessern. So leistet CSR einen wichtigen Beitrag zur langfristigen Sicherung und Wertsteigerung des Unternehmens. Als „good corporate citizen“ (auf Deutsch: guter Unternehmensbürger) nimmt Volkswagen sein gesellschaftliches Engagement ernst; es ist Teil seiner Unternehmenskultur der Nachhaltigkeit. An seinen weltweiten Standorten unterstützt der Volkswagen Konzern die soziale Entwicklung, Kultur und Bildung. Außerdem initiiert Volkswagen Projekte der regionalen Strukturentwicklung, der Gesundheitsförderung, des Sports und des Naturschutzes.

Global Compact bei Volkswagen

Volkswagen engagiert sich seit 2002 intensiv in der größten und wichtigsten CSR-Initiative der Welt, dem Global Compact. Die 7.000 beteiligten Unternehmen aus über 135 Ländern arbeiten gemeinsam daran, die Weltwirtschaft nachhaltiger und gerechter zu gestalten. Volkswagen leistet einen wesentlichen Beitrag zu diesem Vorhaben. Über seine vielfältigen internationalen CSR-Projekte in diesem Zusammenhang berichtet der Volkswagen Konzern in einem jährlichen Fortschrittsreport. In 2011 erreichte Volkswagen den „Global Compact Advanced Level“.

Zehn Prinzipien zu Menschenrechten, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung bilden das Wertegerüst des Global Compact. An allen Standorten des Unternehmens hat Volkswagen auch im Jahr 2011 sein unternehmerisches Handeln an diesen Grundsätzen ausgerichtet. Mit seinem Know-how unterstützt der Volkswagen Konzern zudem andere Unternehmen im Global Compact dabei, ihre weltweite Verantwortung wahrzunehmen. Dazu gehört zum Beispiel die ständige Mitarbeit im Beratergremium zur Nachhaltigkeit in der Zuliefererkette.



Umwelt

Umweltmanagement im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

Die Automobilbranche steht vor großen umwelttechnologischen Herausforderungen. In einer konstruktiven Zusammenarbeit mit der Bundesregierung wurde vor diesem Hintergrund im Jahr 2009 der „Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität“ ins Leben gerufen. Das Ziel dieser Anstrengung ist es, Deutschland als exportorientierte Nation zum Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität bis 2020 zu entwickeln. Im Mai 2010 berief Bundeskanzlerin Angela Merkel im Rahmen der „Nationalen Plattform Elektromobilität“ Vertreter aus Industrie, Politik, Wissenschaft, Gewerkschaften und Gesellschaft ein, die seitdem gemeinsam Empfehlungen für eine klimafreundliche Umgestaltung der Mobilität erarbeiten. Mit dem Boxster E beteiligt sich Porsche bereits seit 2010 an der Gemeinschaftsinitiative „Modellregion Elektromobilität Region Stuttgart“.

Der „Zweite Bericht der Nationalen Plattform Elektromobilität“ entstand im Mai 2011 und bildet die Basis des „Regierungsprogramms Elektromobilität“.

Mit diesem Programm begann die zweite Phase des „Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität“, die ab 2013 im Rahmen der so genannten „Schaufenster Elektromobilität“ auf den Straßen sichtbar werden soll. Die Schaufenster werden sich deutschlandweit auf drei bis fünf Regionen aufteilen. Sie sind die Nachfolger der Modellregionen und sollen die Elektromobilität der ganzen Gesellschaft anschaulich machen. Die Bundesregierung fördert die Schaufenster mit insgesamt 200 Millionen Euro.

Innerhalb bestimmter thematischer Schwerpunkte werden darüber hinaus interdisziplinäre und branchenübergreifende Forschungs- und Entwicklungsprojekte, die so genannten „Leuchttürme“, lanciert. Nachdem die Bundesregierung im Zuge des Konjunkturpakets II bereits 500 Millionen Euro in Forschungs- und Entwicklungsprojekte inklusive der Elektromobilitäts-Modellregionen investierte, werden es bis 2015 weitere 800 Millionen Euro sein.

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern stellt sich den technologischen Herausforderungen und wird sich auch an der zweiten Phase des „Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität“ im Rahmen von „Schaufenstern“ und „Leuchtturmprojekten“ beteiligen.

Porsche Intelligent Performance

Sportliche Performance und umweltgerechte Reduzierung von Verbrauch und Schadstoffemissionen sind keine Gegensätze. Nachdem schon 2010 der Cayenne S Hybrid mit einem technisch anspruchsvollen Parallel-Vollhybridantrieb eingeführt wurde, schlug Porsche im Geschäftsjahr 2011 mit dem Panamera S Hybrid ein weiteres Kapitel der Porsche Intelligent Performance auf. Bei einer Leistung von 380 PS verbraucht der Gran Turismo im besten Fall nur 6,8 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer, was einem CO₂-Ausstoß von lediglich 159 g/km entspricht. Aber auch der vollkommen neu entwickelte 911 Carrera, der im September 2011 auf der IAA in Frankfurt seine Weltpremiere feierte, unterschreitet die Grenze von 200g/km CO₂. Im Vergleich zum Vorgänger sinken Verbrauch und Emissionen um 16 Prozent, das bedeutet, dass die Coupés mit deutlich weniger als zehn Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer auskommen. Hierzu trägt eine

erhebliche Gewichtsreduktion durch eine neue Leichtbau-Karosserie in intelligenter Aluminium-Stahl-Bauweise bei.

Außerdem kann seit März 2011 der 918 Spyder mit Plug-in-Hybridantrieb bestellt werden. Die Serienentwicklung wird mit Hochdruck vorangetrieben. Die Auslieferung der ersten Fahrzeuge ist ab November 2013 vorgesehen. Der Hochleistungssportwagen wird dank der Hybridtechnik im neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) voraussichtlich nur drei Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer verbrauchen. Der V8-Motor mit 500 PS wird von zwei Elektromaschinen mit insgesamt mindestens 218 PS unterstützt.

Nachhaltige Nutzung der Ressourcen bei Porsche

Globale Herausforderungen wie Ressourcenknappheit und Klimawandel verlangen von Porsche heute mehr denn je zukunftsfähige Lösungen, die über Branchen- und Ländergrenzen hinausgehen. Die Auswirkungen sämtlicher betrieblicher Tätigkeiten auf die Umwelt – von der Entwicklung über die Produktion bis zum Vertrieb – müssen ganzheitlich betrachtet und in das unternehmerische Handeln aller Porsche Konzerngesellschaften einbezogen werden. Porsche führte die weltweit gültige Konzernrichtlinie „Umweltmanagement“ ein.

Zu den vorrangigen Zielen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns gehören die Schonung natürlicher Ressourcen, die effiziente Nutzung von Energie und die Umweltverträglichkeit aller Tätigkeiten und Produkte. Der Herausforderung stellt sich Porsche schon seit Jahren erfolgreich. Seit 1996 besitzt Porsche am Standort Stuttgart-Zuffenhausen ein nach EMAS validiertes Umweltmanagementsystem, das von 1999 an zusätzlich nach ISO 14001 zertifiziert wurde. Weitere Meilensteine im betrieblichen Umweltschutz waren die Zertifizierungen nach ISO 14001 an den Standorten Leipzig, Weissach und Sachsenheim sowie die Integration des Porsche Ressourcen- und Energiemanagements in das bestehende Umweltmanagementsystem.

Im Geschäftsjahr 2011 erreichten die Umweltbemühungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns mit der Erstzertifizierung des Energiemanagementsystems ein neues Niveau. Die Porsche Produktion in Zuffenhausen erfüllt als weltweit erstes Werk der Automobilindustrie die neue Norm ISO 50001 „Anforderungen an ein Energiemanagementsystem“. Auch die Porsche Leipzig GmbH und das zentrale Ersatzteillager in Sachsenheim haben die Zertifizierung nach ISO 50001 erfolgreich bestanden.

Porsche übernimmt Verantwortung im Umweltschutz und zur nachhaltigen Nutzung der Ressourcen. Durch vorausschauendes Handeln, das Setzen immer neuer Umweltziele wie beispielsweise „2,5 Prozent Ressourcen- oder Energieeinsparung projektbezogen“, aber auch durch wirksame Kontrollmaßnahmen wird dies immer wieder unter Beweis gestellt.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Lackiererei setzt Porsche weltweit neue Maßstäbe. Innovative Technologien garantieren das fortschrittliche Konzept: weniger Emissionen sowie geringerer Energie- und Ressourcenverbrauch bei gleichzeitiger Steigerung der Qualität.

Im Motorenwerk in Stuttgart-Zuffenhausen konnten durch die Einführung von Kalttests die standardisierten Heißtestprüfungen auf etwa ein bis zwei Prozent reduziert werden. Dadurch reduzieren sich Energie- und Kraftstoffverbrauch und die Emissionen.

Auch die neue Anlagentechnik in der Energiezentrale Stuttgart-Zuffenhausen trägt zu mehr Energieeffizienz bei. Der Bau und die Inbetriebnahme von neuen Heizkesseln und von einem Blockheizkraftwerk reduzieren den Ressourcenverbrauch und die Emissionen erheblich.

Im Bereich der zentralen Logistik sind Kosten, Zeit und Qualität wesentliche Faktoren. Umweltschutz ist dabei der vierte entscheidende Faktor. Denn ökologische Orientierung schont Ressourcen und senkt damit nachhaltig Kosten. So legt Porsche vor der Anlieferung neuer Teile Verpackungsstandards für die Anlieferverpackung fest. Ziel ist es, bei definierter Qualität, den Verpackungsaufwand so gering wie mög-

lich zu halten, Einwegverpackungen zu vermeiden und dafür recyclingfähige Materialien einzusetzen. Durch diese Maßnahmen können heute schon mehr als 95 Prozent der Zulieferteile in Mehrwegbehältern bereitgestellt werden.

Die zahlreichen Umweltaktivitäten am Standort Zuffenhausen sind in der aktuellen Umwelterklärung 2011 dargestellt, die im Internet unter <http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/porscheandenvironment/> veröffentlicht ist. Die validierte Umwelterklärung ist ein Beleg dafür, dass Porsche mit einem wirksamen Umwelt- und Energiemanagementsystem zukunftsorientiert aufgestellt ist, die Innovationsfähigkeit verbessert und die Umweltauswirkungen des Standorts reduziert.

Auch an den anderen Konzernstandorten stellt sich Porsche der Verantwortung im Umweltschutz. Am Standort Weissach begannen im Berichtsjahr die Ausbauarbeiten für die Werksentwicklung und die Planungen für die Erweiterung der Energiezentrale. In Leipzig liefen die Planungen für den Ausbau des Produktionsstandorts in ein vollwertiges Produktionswerk mit Karosseriebau und Lackiererei auf Hochtouren. Die immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren für die Gewerke Montage, Rohbau, Lackiererei und Infrastruktur wurden erarbeitet und bis Ende 2011 bei der Genehmigungsbehörde termingerecht eingereicht. Der naturschutzfachliche Ausgleich wird neben dem internen Ausgleich auf dem neuen Gelände in der nahen Umgebung des Werks Leipzig sichergestellt. Porsche wird darüber hinaus ein weiteres Naturschutzbeweidungskonzept im Rahmen des bestehenden Beweidungskonzepts planen.

Die Porsche Logistik GmbH betreibt das neue zentrale Ersatzteillager in Sachsenheim. Hier leistet Porsche einen großen Beitrag zum Einsatz von erneuerbaren Energien. 8.500 Photovoltaik-Module, verteilt auf 40.000 Quadratmeter Dachfläche, erzeugen pro Jahr rund zwei Millionen Kilowattstunden Strom.

Umweltmanagement im Volkswagen Konzern

Unsere Umwelt zu schützen und das Unternehmen umweltbewusst zu führen ist Teil der Firmenkultur des Volkswagen Konzerns. Unter Berücksichtigung sozialer, ökonomischer und ökologischer Gesichtspunkte wirtschaftet Volkswagen nachhaltig, unterstützt umweltgerechtes Handeln und sichert die Beschäftigung langfristig. Zwei elementare Grundsätze zeichnen die Umweltpolitik bei Volkswagen aus: Zum einen werden die Produktionsverfahren ständig weiterentwickelt, um eine ressourcenschonende Herstellung der Produkte garantieren zu können. Seit 2010 unterstützt Volkswagen dabei ein effizientes Energiemanagement-System. Zum anderen verbessert Volkswagen kontinuierlich die Umweltverträglichkeit seiner Produkte in allen Phasen ihres Lebenszyklus. Umweltrelevante Aspekte werden frühzeitig erkannt und im Entstehungsprozess der Produkte berücksichtigt. Während des gesamten Produktlebenszyklus werden die Leitlinien einer umweltorientierten Perspektive eingehalten. Bis 2018 will der Volkswagen Konzern auch aus ökologischer Sicht an der Spitze der Automobilindustrie stehen.

Die deutschen Volkswagen und Audi Standorte beteiligen sich seit 1995 freiwillig am Öko-Audit-Verfahren der Europäischen Union. In diesem Zusammenhang wird ständig das Umweltverhalten überprüft und gegebenenfalls angepasst. Weltweit werden konkrete Maßnahmen zum Umweltschutz nach den Richtlinien des Umweltzertifizierungsverfahrens entsprechend der internationalen Norm EN ISO 14001 umgesetzt. Seit 1996 gilt diese Norm darüber hinaus auch für das Umweltmanagementsystem der technischen Entwicklung von Volkswagen, das seit 2009 zusätzlich nach DIN ISO/TR 14062 zertifiziert wird. Durch Rezertifizierungen konnte Volkswagen seine Vorreiterrolle bestätigen.

Umweltschonende Verfahren in der Volkswagen Produktion

Aktiver Klimaschutz und der sparsame Umgang mit knapper werdenden Rohstoffen spielen bei Volkswagen eine wichtige Rolle. Der Volkswagen Konzern setzt daher nicht nur auf umweltverträgliche Produkte, sondern auch auf eine ressourcenschonende und umweltfreundliche Produktion. Bei den zentralen Umweltkennzahlen der Fertigung hat Volkswagen auch 2011 erneut bessere Werte als im Vorjahr erzielt. Den Vorgaben interner Normen und Prozessstandards folgend werden die Umweltdaten der produzierenden Konzernstandorte regelmäßig erhoben, geprüft und analysiert. Aus den kontinuierlich fortgeschriebenen Daten kann abgelesen werden, wie sich die Belastung der Umwelt durch den Konzern entwickelt. Die Datenerhebung umfasst derzeit 59 Standorte.

Ein Ziel der umweltschützenden Maßnahmen ist, kontinuierlich die Ressourceneffizienz zu optimieren. Diese versteht Volkswagen nicht nur als Verhältnis von Ressourcenninput zu Produktoutput eines Prozesses, sondern betrachtet sie ganzheitlich – von der Produktentwicklung bis zum Recycling. Bei der Produktgestaltung steht die Ressourceneffizienz klar im Vordergrund.

Zum Beispiel wurde die Anwendbarkeit des Stoffstrommanagements als eines der innovativen Fertigungsverfahren aus dem Bereich der Fahrzeug- und Komponentenfertigung geprüft und schließlich auch eingeführt. Konkrete Auswirkungen dieser Maßnahme sind unter anderem in der Lackiererei zu sehen, in der sich mit Hilfe eines neu entwickelten Farbwechselsystems der Materialverlust um bis zu 85 Prozent reduziert hat. Außerdem senkt Volkswagen die Energie- und Materialverbräuche im Bereich der Komponenten. Ein wichtiges Thema ist hier die Grundlastreduzierung beim Stromverbrauch, etwa durch Maßnahmen, die den Verbrauch im Standby-Betrieb der Anlagen herabsetzen. Bei der Erhöhung der Materialeffizienz setzt der Volkswagen Konzern vor allem auf Verfahren mit Minimalmengenschmierung oder Trockenbearbeitung. Dazu gehört auch das so genannte Taumelverfahren, bei dem die bisherige spanende Bearbeitung von Bauteilen durch eine inno-

vative Umformtechnik ersetzt wird. Dank der Verwendung endformnaher Bauteile kann die Abfallmenge deutlich verringert werden.

Volkswagen hat viele Prozesse und Verfahren entwickelt und eingeführt, die sicherstellen, dass Neufahrzeuge zu 85 Prozent recyclingfähig und zu insgesamt 95 Prozent wiederverwertbar sind. Diese Quoten werden vom Kraftfahrtbundesamt regelmäßig bestätigt. Dank der Aufbereitung von Rückständen mit dem Volkswagen Si-Con-Verfahren ist das Recycling von Altfahrzeugen sowohl umweltgerecht als auch wirtschaftlich realisierbar. Volkswagen nimmt innerhalb der EU eigene Altfahrzeuge in der Regel kostenlos zurück. Für deren Verwertung steht ein dichtes Netz mittelständischer Partnerunternehmen zur Verfügung. Viele ausgediente Bauteile – rund 13.000 Positionen – werden von Volkswagen bearbeitet, geprüft und zu Austauschteilen aufbereitet. In Sachen Qualität und Gewährleistung entsprechen diese Rezyklate danach Neuteilen. Die Recyclingaktivitäten werden sukzessive auf außereuropäische Märkte ausgeweitet. Beispielsweise werden seit 2011 auch in China Aggregate aufbereitet.



Eines der zentralen Ziele einer umweltschonenden Produktion ist, die Verwendung primärer Rohstoffe weiter zu reduzieren. Deshalb ist der Einsatz von gütegesicherten Rezyklaten in fast allen Fahrzeugbauteilen nicht nur erlaubt, sondern wird sowohl in der konzernweiten Recyclingnorm als auch im projektübergreifenden Volkswagen Umweltlastenheft explizit gefordert. Der Rezyklatanteil aller Werkstoffe beträgt bei den aktuellen Serienmodellen Golf, Polo und Sharan rund 40 Prozent des Fahrzeuggewichts. Neben zahlreichen Metallen werden auch Kunststoffe wiederverwertet. Ein Beispiel ist die Unterbodenschale, die in einigen Fahrzeugen zu 100 Prozent aus Kunststoffrezyklat besteht. Prüfzeugnisse des TÜV NORD bestätigen diese hohen Werte.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Die Antriebs- und Kraftstoffstrategie des Volkswagen Konzerns folgt – unverändert gegenüber den vergangenen Jahren – dem Ansatz der Koexistenz von Elektroantrieb und konventionellem Verbrennungsmotor.

Auf dem Weg zur CO₂-neutralen Mobilität der Zukunft sieht Volkswagen in den nächsten Jahrzehnten ein Nebeneinander dieser beiden Antriebskonzepte mit einem eindeutigen Trend hin zur zunehmenden Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Begleitet wird diese Koexistenz der Antriebskonzepte von einer kontinuierlichen Zunahme des Anteils CO₂-neutraler Energieträger – sei es beispielsweise in Form von regenerativ erzeugtem Strom für Elektrofahrzeuge oder durch CO₂-neutrale biogene Kraftstoffe, etwa aus Reststoffen – zur Anwendung in konventionellen Verbrennungsmotoren, deren Effizienz fortlaufend gesteigert wird. Die erfolgreichen TSI-, TFSI- und TDI-Motoren des Konzerns, im Idealfall kombiniert mit dem innovativen Doppelkupplungsgetriebe, bilden die Grundpfeiler dieser Strategie.

Das Geschäftsjahr 2011 stellte für die Weiterentwicklung der konventionellen Verbrennungsmotoren des Volkswagen Konzerns einen Meilenstein dar. Die Entwicklungsarbeit an den völlig neuen Generationen von Drei- und Vierzylinder-Otto- und -Dieselmotoren konnte erfolgreich vorangetrieben werden

und erreichte mit der Markteinführung des up! ihren vorläufigen Höhepunkt. Der konventionelle Verbrennungsmotor ist aus Sicht des Unternehmens auch mittelfristig die Basis für einen verantwortungsvollen Umgang mit nachhaltiger, zukunftsgerichteter Mobilität. Dies gilt insbesondere für die kostensensitiven Wachstumsmärkte in Russland, Indien und Fernost.

Mit der Markteinführung der 1,0 Liter Dreizylinder-Benzinmotoren, die seit September 2011 mit 44 kW (60 PS) oder 55 kW (75 PS) im up! erhältlich sind, und dem 1,8 Liter TFSI-Motor, seit Oktober 2011 im Audi A5, gingen die ersten Derivate der neuen Generation der Ottomotoren-Familien an den Start. In den nächsten Monaten werden mit dem Anlauf des MQB schrittweise weitere Mitglieder dieser Motorenfamilien folgen und mit ihren Innovationen – wie beispielsweise den nadelgelagerten Nockenwellen, der kombinierten Benzindirekt- und Saugrohreinjection oder dem integrierten Abgaskrümmer – neue Maßstäbe in Sachen Effizienz und Wirtschaftlichkeit beim Ottomotor setzen.

Besondere Innovationskraft besitzt auch die Zylinderabschaltechnik, die im Jahr 2012 sowohl bei Volkswagen als auch bei Audi im Ottomotor zum Einsatz kommt. Sie ermöglicht den entsprechenden Vier- und Achtzylinder-Aggregaten, in bestimmten Fahrsituationen bedarfsorientiert nicht benötigte Zylinder verbrauchsoptimal abzuschalten. Diese Technik spart beispielsweise beim 1,4 Liter TSI-Motor bis zu 0,7 Liter Kraftstoff auf 100 km und stellt auf dem Gebiet der Vierzylinder-Motoren eine Weltneuheit in dieser Leistungs- und Hubraumklasse dar.

Auch bei den Dieselmotoren steht Volkswagen mit dem Modularen Dieselmotorkasten (MDB) vor der Einführung einer vollkommen neuen Generation von Drei- und Vierzylinder-Motoren. Im Jahr 2012 wird diese im neuen Audi A3 debütieren und neue Maßstäbe in puncto Fahrspaß, Sauberkeit und Effizienz setzen. Die Erfolgsgeschichte des Dieselmotors hat der Volkswagen Konzern auch auf anderen Gebieten fortgeschrieben. Kontinuierlich steigende Marktanteile auf dem dieselkritischen nordamerikanischen Markt und die Anerkennung in Europa in Form von fünf Sternen im ADAC ecoTest für den 1,6 Liter TDI Passat BlueMotion sind Beispiele dafür. Auch in höheren Hub-

raumklassen hat der Volkswagen Konzern den Dieselmotor erfolgreich weiterentwickelt. Nachdem im Jahr 2010 im Audi A7 der als Effizienzvariante ausgelegte 3,0 Liter V6 TDI-Motor mit 150 kW (204 PS) vorgestellt wurde, erweiterte Audi im Jahr 2011 die Motorenpalette des Audi A7 um eine Hochleistungsvariante dieses Motors, ausgeführt als BiTurbo. Mit 230 kW (313 PS) und einem Drehmoment von 650 Nm ermöglicht das Aggregat souveränste Fahrleistungen und beschleunigt den A7 in lediglich 5,1 Sekunden von null auf 100 km/h. Der beeindruckende Verbrauch von nur 6,4 Liter auf 100 km und eine CO₂-Emission von 169 g/km setzen neue Maßstäbe auf dem Gebiet der Sechszylinder-Dieselmotoren.

Um die Effizienz des konventionellen Verbrennungsmotors weiter zu steigern, hat Volkswagen auch im Jahr 2011 seine Aktivitäten in Bezug auf die schrittweise Elektrifizierung des Antriebsstrangs konsequent fortgesetzt. Technologien wie das Start-Stopp-System und die Rekuperation von Bremsenergie sind bereits in vielen unserer Serienfahrzeuge im Einsatz. Auch neue Technologien wie das „Segeln“ mit Motorfreilauf leisten einen zunehmenden Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Flottenemissionen des Konzerns. Dabei werden bei konstanter Fahrt, beispielsweise auf der Autobahn, Räder und Antriebsstrang voneinander entkoppelt, wodurch sich Verbrauchsvorteile von bis zu 0,5 Liter auf 100 km erreichen lassen.

Einen Ausblick darauf, was unter Einsatz von innovativer Antriebstechnik in einem modernen, zukunftsweisenden Fahrzeugkonzept möglich ist, gab Volkswagen mit der Studie XL1 auf der Qatar Motor Show Ende Januar 2011. Als Plug-In-Hybrid konstruiert und ausgestattet mit einem 0,8 Liter Zweizylinder-TDI-Motor (35 kW) in Kombination mit einem Elektromotor (20 kW) stellt der XL1 bei einem Verbrauch von lediglich 0,9 Liter Diesel auf 100 km die Spitze des derzeit Machbaren dar. Rein elektrisch und damit vollkommen emissionsfrei kann der XL1 eine Reichweite von rund 35 km zurücklegen.

Nach der Markteinführung des Touareg Hybrid im Jahr 2010 konnte im Geschäftsjahr 2011 auch Audi mit dem Q5 Hybrid quattro seine Hybridkompetenz im Serieneinsatz eindrucksvoll unter Beweis stellen. Die Kombination aus hoch effizientem 2,0 Liter TFSI-Motor

und Elektromotor ermöglicht einen bemerkenswert niedrigen Verbrauch von lediglich 6,9 Liter Kraftstoff auf 100 km; der Emissionswert beträgt 159 g CO₂/km. Das als Einwellen-Parallelhybrid konstruierte Fahrzeug verfügt dank des Zusammenspiels von Verbrennungs- und Elektromotor über eine beeindruckende Leistung von 180 kW (245 PS) und ein Drehmoment von 480 Nm. Mit der Boost-Unterstützung des Elektromotors beschleunigt das Fahrzeug in 7,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. In Kürze werden weitere Hybridfahrzeuge folgen, beispielsweise mit dem Golf, dem Jetta, dem Audi A6 und dem Audi A8.

Auch auf dem Weg hin zur reinen Elektromobilität sind 2011 weitere Meilensteine erreicht worden. Mit der erfolgreichen Teilnahme des Audi A1 e-tron und des Golf Blue-e-Motion an der Silvratta Klassik im Juli 2011 und der Übergabe der ersten 80 Golf-Flottenfahrzeuge an Kunden hat der Volkswagen Konzern den Nachweis erbracht, dass die Kunden mit der Elektromobilität in puncto Sicherheit, Komfort und Alltagstauglichkeit auf nichts verzichten müssen. Die in diesem Jahr in Deutschland gestarteten Flottenerprobungen werden 2012 auf Österreich, Frankreich, Belgien und die USA ausgeweitet, um die Technik des elektrifizierten Antriebs bei gleichbleibenden weltweiten Qualitätsstandards auf ein marktreifes Niveau zu bringen. Die Integration in die modulare Baukastenstrategie unterstreicht die Bedeutung der Elektromobilität für Volkswagen und belegt, dass diese langfristig einen Platz in der Produktstrategie des Konzerns hat. Dabei wird nicht nur die Karosserie, sondern auch das elektrische Herz des Elektrofahrzeugs im Volkswagen Konzern gefertigt. Das Werk Kassel verstärkt aktuell intensiv seine Kompetenzen im Bereich der Elektromotoren. Auf den Sektor der Batterie-beziehungsweise Leistungselektronik wird sich das Werk Braunschweig spezialisieren. Der Volkswagen Konzern wird das Elektrofahrzeug aus der Nische holen und das Zeitalter der Elektromobilität einläuten. Mitte 2013 wird Volkswagen zunächst den e-up! und kurze Zeit später den Golf Blue-e-Motion auf den Markt bringen.

Mit der jüngst gestarteten Flottenerprobung des Caddy Blue-e-Motion bricht auch Volkswagen Nutzfahrzeuge in das Elektrozeitalter auf, weitere Konzernmarken werden folgen.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikobericht der Porsche SE

Integriertes Internes 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 Geschäftsjahr 2011 zudem eine Compliance-Organisation implementiert, welche insbesondere die präventive Aufgabe hat, Verstöße gegen Gesetze, sonstige Rechtsvorschriften und unternehmensinterne Richtlinien und Regelungen zu verhindern und die eng mit dem internen Risikomanagementsystem im Sinne eines integrierten Kontrollsystems verzahnt ist. Insbesondere wurde ein Compliance Council eingerichtet, welches sich aus leitenden Mitarbeitern der wesentlichen Fachbereiche zusammensetzt. Das Compliance Council hat im Geschäftsjahr 2011 insgesamt sechs Sitzungen abgehalten. Gegenstand der Sitzungen waren insbesondere die Erstellung von Richtlinien und weiterer Compliance-relevanter Regelungen.

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 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 Abschlusstermine werden über einen Abschlusskalendar 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 eindeu-

tige Regelungen eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Einhaltung des Vier-Augen-Prinzips gewährleistet.

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

Das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem und die Richtlinien für die Porsche SE und ihre 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, um potenziell bestandsgefährdende Risiken sowie Risiken, die geeignet sind, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen, frühzeitig zu erkennen, um mit geeigneten Steuerungsmaßnahmen drohenden Schaden für das Unternehmen abzuwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Die Porsche SE fungiert 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 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.

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

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

Der mittelbaren Wirkung von Risiken aus den operativen Beteiligungen wird durch die Integration der drei Subsysteme zu einem Konzern-Risikomanagementsystem Rechnung getragen. Durch regelmäßige Kommunikation, unter anderem in Form von Managementgesprächen und durch die Weitergabe von Risikoberichten an die Porsche SE 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 der Entscheidungsgremien auf Konzernebene gewährleistet, dass der Vorstand der Porsche SE stets über substantielle Risikotreiber informiert ist und potenzielle Auswirkungen der identifizierten Risiken einschätzen kann, um geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. In Form regelmäßiger Berichte werden der Prüfungsausschuss und der gesamte Aufsichtsrat fortlaufend über die Risikosituation unterrichtet.

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



Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Volkswagen Konzern unterliegt darüber hinaus 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 insbesondere auf die Situation an den Finanzmärkten gerichtet. Darüber hinaus ist das Verhältnis zu Kapitalgebern ein wesentlicher Aspekt strategischer Überlegungen und Risikoanalysen.

Nach der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung, der teilweisen Rückführung des zu diesem Zeitpunkt bestehenden Konsortialkredits und nach der Refinanzierung im Oktober 2011 im Rahmen eines neuen Konsortialkredits beträgt der Gesamtkreditrahmen der Porsche SE nun 3,5 Milliarden Euro, von denen aktuell 2,0 Milliarden Euro genutzt werden. Die Umsetzung der Finanzierungsstrategie umfasst auch die permanente Prüfung, inwieweit eine Absicherung gegenüber Zinsänderungsrisiken aus Sicht der Gesellschaft vorteilhaft ist. Dabei werden potenzielle Risiken aus Zinskomponenten des Fremdkapitals der Porsche SE

laufend vor dem Hintergrund der zu erwartenden Zinsentwicklung analysiert und gegebenenfalls auf Dritte verlagert.

Liquiditätsrisiken

Der Emissionserlös aus der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung führte zu einem Zahlungsmittelzufluss in Höhe von rund 4,9 Milliarden Euro. Weitere wesentliche Zahlungsmittelzuflüsse resultierten aus Dividenden der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH sowie aus Ertragsteuererstattungen. Die vorzeitige teilweise Rückführung des Konsortialkredits durch den Emissionserlös und durch freie Liquidität führte zu einem Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 5,0 Milliarden Euro. Weitere Zahlungsmittelabflüsse ergaben sich insbesondere aus den restlichen, nach der Entscheidung der Finanzverwaltung zur steuerlichen Behandlung von Aktioptionsgeschäften im November 2010 verbliebenen Steuer- und Zinszahlungen, weiteren Zinszahlungen aus Kreditverbindlichkeiten sowie der Ausschüttung der durch die Hauptversammlung für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 beschlossenen Dividende in Höhe von 0,50 Euro je Vorzugsaktie. In Summe ergab sich hierdurch eine Verringerung der Bruttoliquidität des Porsche SE Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2010 bei gleichzeitiger wesentlicher Verbesserung der Nettoliquidität.

Im Oktober 2011 schloss die Porsche SE einen Vertrag über einen neuen Konsortialkredit ab, der den bisherigen Konsortialkredit ersetzte. Die Refinanzierung wurde am 31. Oktober 2011 durchgeführt. Sie erfolgte vor dem Hintergrund der langfristigen Liquiditätssicherung der Gesellschaft und aus Sicht der Porsche SE zu günstigeren Konditionen. Diese reflektieren die gegenüber dem Zeitpunkt des Abschlusses des vorangegangenen Konsortialkredits im Jahre 2009 deutlich verbesserte Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft, insbesondere die Rückführung der Verschuldung. Der neue Konsortialkredit hat einen Umfang von bis zu 3,5 Milliarden Euro und besteht aus einer Kredittranche in Höhe von 2,0 Milliarden Euro sowie einer derzeit ungenutzten, revolving-Kreditlinie in Höhe von bis zu 1,5 Milliarden Euro. Er wird grundsätzlich am 30. November 2013

zur Rückzahlung fällig, wobei die Gesellschaft zwei Verlängerungsoptionen hat, so dass die Fälligkeit unter bestimmten Bedingungen in zwei Schritten bis zum 30. Juni 2015 verlängert werden kann (siehe hierzu auch das Kapitel „Rückführung der Verschuldung und Refinanzierung des bisherigen Konsortialkredits“ im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ in diesem Lagebericht).

Die Höhe der liquiden Mittel des Porsche SE Konzerns belief sich zum 31. Dezember 2011 auf 0,5 Milliarden Euro. Darüber hinaus steht der Porsche SE grundsätzlich auch die oben erwähnte, aktuell ungenutzte Kreditlinie von 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Die Liquidität der Porsche SE ist damit auch über den 31. Dezember 2012 hinaus gesichert.

Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen

Im Rahmen des im Oktober 2011 neu abgeschlossenen Konsortialkredits wurden zwischen der Porsche SE und verschiedenen Banken einzuhaltende finanzwirtschaftliche Kennzahlen vereinbart. Diese beziehen sich auf Ergebnis- und Aktiengrößen der Volkswagen AG und sind damit von der Porsche SE nicht direkt beeinflussbar. Während des Geschäftsjahres 2011 und zum 31. Dezember 2011 wurden diese finanzwirtschaftlichen Kennzahlen erfüllt. Eine Überprüfung findet monatlich bzw. vierteljährlich statt. Ein Verstoß gegen die Kreditvereinbarungen liegt nur vor, wenn sämtliche finanzwirtschaftliche 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 potenzielle 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. Zudem würde die Porsche SE bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf weitere Werthaltigkeitstest durchführen. Die Bewertungen der Porsche SE basieren auf einem Discounted-Cashflow-Verfahren und berücksichtigen die letzten, vom Management der wesentlichen Beteiligungen verabschiedeten Fünf-Jahresplanungen. Für die Diskontierung der Cashflows werden gewichtete Kapitalkosten herangezogen, die für jede Beteiligung aus einer spezifischen Gruppe



vergleichbarer Unternehmen (Peer Group) abgeleitet werden. Anzeichen eines Wertberichtigungsbedarfs lagen zum 31. Dezember 2011 nicht vor.

Aufgrund der im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Porsche SE gebildeten Bewertungseinheiten aus der Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH und den mit der Volkswagen AG wechselseitig eingeräumten Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an dieser Gesellschaft haben Änderungen des Werts dieser Beteiligung keinen Einfluss auf das handelsrechtliche Ergebnis der Porsche SE.

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 Risikocontrollings regeln insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation im Porsche SE Konzern, die Entwicklung des Zinsniveaus an den Kapitalmärkten sowie das Monitoring der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. Das Risikocontrolling der Porsche SE stellt sicher, dass die Risiken durch geeignete Informationssysteme identifiziert, analysiert und überwacht werden. Es dürfen nur Geschäfte in zugelassene Finanzinstrumente, nur mit freigegebenen Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden.

Die in der Porsche SE verwendeten derivativen Finanzinstrumente wurden 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. Nach dem Scheitern der Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG im Rahmen und Zeitplan der GLV sind die Optionen nun prinzipiell ausübbar. Die der Bewertung zugrunde liegende Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Put- und Call-Optionen liegt demnach bei 100 Prozent. Wertänderungen können sich zukünftig im Wesentlichen aus Änderungen des der Bewertung zugrunde liegenden Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH ergeben, der wiederum maßgeblich von der zugrunde liegenden Planung und den zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt abgeleiteten Kapitalkosten abhängt. 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 Einbehaltsmechanismus 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.

Aufgrund der im handelsrechtlichen Einzelabschluss der Porsche SE gebildeten Bewertungseinheiten aus der Beteiligung an der Porsche Zwischenhol-

ding GmbH und den mit der Volkswagen AG wechselseitig eingeräumten Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an dieser Gesellschaft haben Änderungen des Werts dieser Optionen keinen Einfluss auf das handelsrechtliche Ergebnis der Porsche SE.

Durch die variable Verzinsung eines 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 bis zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres 2011 teilweise über Zinnsicherungs-geschäfte (Cap-Strukturen). Die Porsche SE wird auch zukünftig die Entwicklung des Zinsniveaus permanent verfolgen und wirtschaftlich sinnvolle Absicherungen gegenüber Zinsänderungsrisiken situationsabhängig vornehmen.

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

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 Ergebnisauswirkungen, als gering ein.

Für weitere Informationen zum Finanzrisikomanagement, zu den eingesetzten Finanzinstrumenten und den damit verbundenen Risiken verweisen wir zudem auf Anhangangabe [21] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Dezember 2011.

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 [26] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Dezember 2011. Der Vorstand der Gesellschaft schätzt das Risiko, dass die getroffenen Vereinbarungen wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben könnten, als gering ein.



Rechtliche Risiken

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

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 informationsgestützten 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 2006 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 Aktienkurssicherungsgeschäften 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. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart teilte im Februar 2011 mit, dass die Ermittlungsverfahren länger dauern als geplant und mit ihrem Abschluss voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen ist. Eine Mitteilung der Staatsanwaltschaft

Stuttgart über den aktuellen Verfahrensstand ist bislang jedoch noch nicht erfolgt. Die Porsche SE hält die erhobenen Vorwürfe für unbegründet.

Beim United States District Court des Southern District of New York in den USA haben im Jahr 2010 46 Kläger sechs Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE erhoben. Die Kläger haben behauptete Schäden in Höhe von mehr als 2,5 Milliarden US-Dollar geltend gemacht. In drei der sechs Klagen sind Beklagte auch die früheren Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter. In den Klagen wird behauptet, dass die Porsche SE im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 Marktmanipulation begangen und falsche und irreführende Angaben gemacht und damit gegen den U.S. Securities Exchange Act verstoßen sowie Betrug im Sinne des Common Law begangen habe. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen keine Aussicht auf Erfolg haben und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags (sogenannte Motion to Dismiss) entgegengetreten. Das US-Gericht gab der Motion to Dismiss statt und wies am 30. Dezember 2010 sämtliche Klagen vollständig ab. Gegen diese Entscheidung haben 32 der ursprünglich 46 Kläger beim United States Court of Appeals for the Second Circuit Rechtsmittel eingelegt.

Drei der Kläger haben zudem am 18. Februar 2011 und weitere 23 der Kläger haben am 15. März 2011 zwei Schadensersatzklagen bei einem Gericht des US-Bundesstaats New York eingereicht. In ihren Klagen behaupten sie Ansprüche wegen Betrugs im Sinne des Common Law und ungerechtfertigter Bereicherung aufgrund ähnlicher Behauptungen wie in ihren oben genannten Klagen. Die Kläger behaupten, mindestens 1,4 Milliarden US-Dollar verloren zu haben. Die Porsche SE hält diese Klagen für unzulässig und unbegründet.

In den Jahren 2009 und 2010 hatten institutionelle Investoren in Deutschland Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE beantragt. Mit gleicher Begründung wurden von verschiedenen Inves-

toren weitere Güteverfahren gegen die Porsche SE beantragt; die Anträge gingen der Gesellschaft im April, August und Dezember 2011 sowie im Januar und Februar 2012 zu. Die neuen Anträge richten sich zum Teil zugleich gegen die Volkswagen AG. Sämtliche behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich entweder auf angeblich entgangenen Gewinn oder angeblich erlittene Verluste und werden von den Investoren insgesamt mit rund 3,3 Milliarden Euro beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

Im Januar 2011 hat 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 wurde vom Landgericht Stuttgart an das Landgericht Braunschweig verwiesen. Die Porsche SE hält den behaupteten Anspruch für unbegründet und ist der Klage mit einer Klageerweiterung entgegen getreten.

Im Oktober 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, an welche insgesamt 41 Investmentfonds, Versicherungen und sonstige Gesellschaften angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,1 Milliarden Euro abgetreten haben sollen, Klage beim Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE und die Volkswagen AG erhoben. Bei den 41 Investoren handelt es sich zum Teil um Antragsteller in den oben genannten Güteverfahren. Vier der Investoren sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und erstinstanzlich unterlegen sind. Im Dezember 2011 wurde diese Klage erweitert, und die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat angebliche Schadensersatzansprüche von 24 weiteren Gesellschaften aus angeblich abgetretenem Recht in Höhe von rund 700 Millionen Euro geltend gemacht. Zwei dieser weiteren Investoren sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem

US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und erstinstanzlich unterlegen sind. Im Rahmen der Klageerweiterung im Dezember 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) zudem ihre ursprüngliche Klage insoweit teilweise zurückgenommen, als ein ursprünglich aus abgetretenem Recht geltend gemachter angeblicher Schadensersatzanspruch eines Investmentfonds in Höhe von rund 4,5 Millionen Euro nun nicht mehr geltend gemacht wird. Außerdem hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) im Dezember 2011 eine weitere Klage gegen die Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig eingereicht, in welcher angebliche Schadensersatzansprüche von fünf weiteren Gesellschaften wiederum aus angeblich abgetretenem Recht in Höhe von insgesamt rund 351 Millionen Euro geltend gemacht werden. Die Klägerin behauptet, dass die hinter den Klagen stehenden Gesellschaften im Jahr 2008 aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformationen sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE entweder nicht an Kurssteigerungen der Aktien der Volkswagen AG partizipiert hätten und ihnen dadurch Gewinne entgangen seien oder Optionsgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen seien und in Folge der Kursentwicklung aus diesen Optionsgeschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten hätten. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klagen verteidigen.

Im Dezember 2011 haben insgesamt sieben Kläger eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 2 Milliarden Euro wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformationen bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Sechs der Kläger sind Hedgefonds, die die Porsche SE auch vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und erstinstanzlich unterlegen sind. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Des Weiteren hat ein Investor im Dezember 2011 eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Braunschweig eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,5 Millionen

Euro wegen angeblicher Marktmanipulation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Zudem sind der Gesellschaft im Dezember 2011 und Januar 2012 insgesamt vier Mahnbescheide zugestellt worden, mit denen angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblich fehlerhafter oder unterlassener Kapitalmarktinformation in Höhe von insgesamt rund 31 Millionen Euro geltend gemacht werden. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und hat gegen die Mahnbescheide Widerspruch eingelegt.

Beim Landgericht Stuttgart wurde im Jahr 2010 die Bestellung eines Sonderprüfers beantragt. Der Antrag bezog sich auf die Prüfung von Vorgängen bei der Geschäftsführung von Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft im Zusammenhang mit Kurssicherungsgeschäften im Hinblick auf Aktien der Volkswagen AG, die die Voraussetzungen dafür schaffen sollten, dass die Gesellschaft zu einem späteren Zeitpunkt gegebenenfalls beabsichtigte Zukäufe von Aktien der Volkswagen AG zu wirtschaftlich abgesicherten Konditionen vornehmen konnte, sowie auf Zahlungsvereinbarungen mit und Abfindungszahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE. Alle Antragsteller nahmen im Mai 2011 ihre Anträge zurück, wodurch das Verfahren beendet wurde.

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

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 wesentlichen Kooperationspartners Volkswagen kann der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern 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. Bei einem weiteren Kooperationsprojekt entwickelt der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern unter Nutzung verschiedener Module und Komponenten aus dem Volkswagen Konzern ein weiteres Fahrzeug aus dem Segment der sportlichen Geländewagen. Synergiepotenziale können sich bei der Konzeption weiterer gemeinsamer Plattformen sowie im Bereich neuer Technologien und bei der Elektrik und Elektronik ergeben. Darüber hinaus können durch die Vermeidung doppelter Investitionen die jährlichen Abschreibungen vermindert werden. Auch die gemeinsame Materialbeschaffung und Nutzung von Vertriebswegen kann sich positiv auf die Ergebnissituation des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns auswirken.

Hauptrisiken der Zusammenarbeit bestehen im Änderungsbegehren des Kooperationspartners, zum Beispiel an Plattform und/oder Teilen. Dies kann dazu führen, dass die geplanten Entwicklungs- und Fertigungsziele (insbesondere der Start of Production) nur mit zeitlicher Verzögerung und erhöhtem Aufwand erreicht werden können. Die Fertigung an zwei Standorten (zum Beispiel beim Cayenne, der in Leipzig und in Bratislava gefertigt wird) begründet insbesondere in der späteren Produktionsphase Schnittstellenprobleme, die bis zur Produktionsstörung führen können. Auch die Prototypen- und Serienteilebeschaffung durch den Kooperationspartner stellen ein Risiko dar, weil hiermit eine Abhängigkeit entsteht, der der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern nicht durch unmittelbare Einflussnahme, zum Beispiel auf die Lieferanten von Volkswagen, begegnen kann. Um die Zusammenarbeit zu fördern und solche Risiken zu vermeiden, ist die Projektorganisation für Kooperationsprojekte paritätisch besetzt. Das oberste Entscheidungsgremium mit Vertretern von beiden Unternehmen ist für die wesentlichen Themen wie Projektstrategie, Projektedaten, Technik, Qualität, Termine, Finanzen und Modellpflege allein zuständig 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

Unter einem internen Kontrollsystem werden alle bei der Porsche Zwischenholding GmbH und dem Porsche Zwischenholding GmbH Konzern eingeführten Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen verstanden, die gerichtet sind auf die organisatorische Umsetzung der Entscheidungen des Managements

- zur Sicherung der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftstätigkeit (hierzu gehört auch der Schutz des Vermögens, einschließlich der Verhinderung und Aufdeckung von Vermögensschädigungen),
- zur Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung sowie
- zur Einhaltung der für das Unternehmen maßgeblichen rechtlichen Vorschriften.

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 und des Lageberichts notwendig sind. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung sowie in der externen Berichterstattung minimieren.

Im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess und den Konzernrechnungslegungsprozess erachten wir solche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems als wesentlich, die die Konzernbilanzierung und die Gesamtaussage des Konzernabschlusses einschließlich des Konzernlage-

berichts maßgeblich beeinflussen können. Dies sind insbesondere die folgenden Elemente:

- Identifikation der wesentlichen Risikofelder und Kontrollbereiche mit Relevanz für den konzernweiten Rechnungslegungsprozess;
- Monitoringkontrollen zur Überwachung des konzernweiten Rechnungslegungsprozesses und deren Ergebnisse auf Ebene des Konzernvorstands und auf Ebene der Tochtergesellschaften;
- präventive Kontrollmaßnahmen im Finanz- und Rechnungswesen des Konzerns und der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften sowie in operativen Unternehmensprozessen, die wesentliche Informationen für den Konzernabschluss einschließlich Konzernlagebericht generieren, inklusive einer Funktionstrennung und von vordefinierten Genehmigungsprozessen in relevanten Bereichen;
- Maßnahmen, die die ordnungsmäßige EDV-gestützte Verarbeitung von rechnungslegungsbezogenen Sachverhalten und Daten sicherstellen.

Die Einzelabschlüsse der Porsche Zwischenholding GmbH und ihrer 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 Verantwortungsgebiete sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die ebenso wie Plausibilitätskontrollen auch bei der Erstellung der Abschlüsse Anwendung finden. Die Bildung von Rückstellungen und Abgrenzungen werden bei der Porsche Zwischenholding GmbH 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 voll-

ständig erkannt und entsprechend abgebildet werden. Zudem bestehen Autorisierungs- und Zugriffsregeln bei rechnungslegungsrelevanten IT-Systemen.

Risikomanagement gemäß KonTraG

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

Aktualisierung der Risikodokumentation

Durch funktionsspezifische Abfragen zu Risiken und Maßnahmen an im Vorfeld definierte Bereiche des Konzerns wird in angemessenen rollierenden Zeitabständen die potenzielle 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 Absatz 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, potenzielle 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 identifiziert und bewertet. Mit Hilfe des etablierten Berichtssystems werden die identifizierten Risiken unterjährig verfolgt. Abweichungen werden analysiert, erfasst und bei negativen Entwicklungen Gegenmaßnahmen eingeleitet. Darüber hinaus überwachen und dokumentieren die Abteilungen Risikomanagement und Interne Revision die Risiken und Frühwarnsysteme. Stellen sie neue oder geänderte Risiken fest, unterrichten sie die Geschäftsführung 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. Ziel der Verbesserung des Risikomanagementsystems ist dabei insbesondere die effizientere Gestaltung der Prozesse zur Risikoerkennung, -steuerung und -überwachung.

Einzelrisiken

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Während sich das Wachstum der Weltwirtschaft in den ersten Monaten von 2011 noch fortgesetzt hat, entwickelten sich die Perspektiven im Laufe des Jahres merklich ungünstiger. Dabei wirken insbesondere die angespannte Verschuldungssituation vieler Länder, die anhaltende Diskussion um die Stabilität der europäischen Währungsunion und die zunehmenden Inflationstendenzen dämpfend auf die Konjunkturaussichten. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Europäische Währungsunion und die USA. So belasten die sich zuspitzenden Staatsschuldenkrisen in Teilen Europas, die damit verbundenen Konsolidierungsmaßnahmen und die Abschwächung der Weltkonjunktur zunehmend die konjunkturelle Entwicklung Westeuropas. Die wirtschaftliche Dynamik in den USA nahm insbesondere durch eine anhaltend hohe Arbeitslosigkeit, einen weiterhin schwachen Immobilienmarkt sowie einen vergleichsweise geringen Konsum im Jahresverlauf merklich ab. Die Entwicklung der Wirtschaftslage in China und Indien war auch in 2011 einer der zentralen Wachstumsimpulse für die Weltwirtschaft. In Summe verlief das Wirtschaftswachstum in diesen Ländern in 2011 bei anhaltend hohem Inflationsdruck dynamisch, wobei sich in China das Wachstum im Laufe des Jahres kontinuierlich verlangsamt hat. Auch die deutsche Wirtschaft hat sich nach anfänglich sehr kräftigem Wachstum zunehmend abgekühlt, wobei die Binnennachfrage weiterhin ein wesentlicher Faktor ist. Die Ausblicke für 2012 werden zunehmend pessimistisch.

Angesichts der volatilen Finanzmärkte und der Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten steigt das Risiko einer langfristigen konjunkturellen Abschwächung, womit Porsche in seiner Geschäftstätigkeit beeinträchtigt werden kann. Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen sowie ein dauerhaft höherer Staatsinterventionismus können ebenfalls die internationalen Aktivitäten des Konzerns beeinträchtigen.

Branchenrisiken

Im Jahr 2011 lag die weltweite Pkw-Nachfrage trotz der auslaufenden staatlichen Konjunkturprogramme über dem Vorjahresniveau. Im Jahresverlauf hat sich das Wachstum allerdings etwas verlangsamt. Insbesondere in Westeuropa bewegte sich die Pkw-Nachfrage sogar leicht unter dem Vorjahresniveau. Der US-amerikanische Pkw-Markt hingegen gewann in 2011 wieder an Dynamik. In China und Indien zeigten sich Ende 2011 sinkende Wachstumsraten. Die mögliche Abkühlung der Weltkonjunktur birgt für das Jahr 2012 erhebliche Risiken für die Nachfrage nach Neufahrzeugen. Die gesamtwirtschaftliche Lage kann zur Kaufzurückhaltung der potenziellen Porsche Kunden führen.

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 potenzielle Neuregelungen zu erfüllen. Um die Nachfrage und den Absatz nicht zu beeinträchtigen, werden verbrauchsreduzierte Antriebe wie der Hybridantrieb für den Cayenne und den Panamera angeboten.

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.

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 reduziert.

Beschaffungsrisiken

Die Rohstoff- und Rohölpreise waren im Berichtszeitraum erneut durch starke Volatilität gekennzeichnet und von hoher Nachfrage beeinflusst. Dies führte teilweise zu deutlich steigenden Preisen für Roh- und Einsatzstoffe. Diese Effekte waren insbesondere im Bereich der Seltenen Erden zu beobachten. Hier führten verschiedene Förder- und Exportbeschränkungen im asiatischen Raum zu einem starken Preisanstieg. Gegen Ende des Berichtszeitraums war eine leichte Entspannung zu verzeichnen, jedoch bleibt der Markt nach wie vor sehr instabil. Für rohöl-basierte Grundstoffe setzte sich der Preisanstieg aus 2010 im Berichtszeitraum zunächst fort. In der zweiten Jahreshälfte stabilisierten sich die Preise auf hohem Niveau. Durch permanente Überwachung und Analyse der Rohstoffmärkte sowie langfristige Lieferantenverträge konnten negative Auswirkungen auf das operative Geschäft weitestgehend vermieden werden.

Die weltweite Finanzkrise führte zu einer finanziellen Schwächung der Zulieferindustrie. Resultierend hieraus ergab sich im Berichtszeitraum eine hohe Anzahl an finanziell instabilen Unternehmen. Ein umfassendes Lieferantenrisikomanagement ermöglicht es jedoch, potenziell kritische Lieferanten frühzeitig zu erkennen und rechtzeitig geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Versorgungsrisiken in die Wege zu leiten. Durch dieses systematische Vorgehen konnten Versorgungsengpässe verhindert werden.

In den Berichtszeitraum fiel auch das Erdbeben und die dadurch ausgelöste Tsunami-Katastrophe

in Japan, die mit erheblichen Versorgungsrisiken verbunden war. Zur Vermeidung von Produktionsausfällen wurde eine Arbeitsgruppe installiert, deren Aufgabe darin bestand, Risiken entlang der Lieferketten zu erkennen, diese zu bewerten und gemeinsam mit den Lieferanten geeignete Maßnahmen abzuleiten. Die Auswirkungen auf den Konzern blieben begrenzt.

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 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 im Juni 2011 die bestehende syndizierte Kreditlinie in Höhe von 2,5 Milliarden Euro mit einem Bankenkonsortium neu verhandelt. Die maximale Laufzeit inklusive zweier einseitiger Verlängerungsoptionen durch die Porsche AG geht bis März 2015. Zum 31. Dezember 2011 war die Kreditlinie nicht in Anspruch genommen.

Im November 2011 erfolgte die Ausübung der Verlängerungsoption der Brückenfinanzierung, die im Vorjahr zur Refinanzierung einer fälligen Anleihe in Höhe von einer Milliarde Euro aufgesetzt worden war. Zum 31. Dezember 2011 war die Brückenfinanzierung vollständig in Anspruch genommen. Die Laufzeit geht bis Ende 2012 (wir verweisen auf unsere Ausführungen im Abschnitt „Neue Kreditvereinbarungen“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns“ in diesem Lagebericht).

Im Zusammenhang mit den Kreditvereinbarungen wurde mit den involvierten Banken vereinbart, dass der Konzern zwei finanzwirtschaftliche Kennzah-

len liefern und einhalten wird. Der Konzern hat diese Kennzahlen, die sich auf ein rollierendes 12-Monats-EBITDA (Ergebnis vor Steuern, Finanzergebnis und Abschreibungen) im Verhältnis zur Nettoverschuldung des Fahrzeuggeschäftsbereichs des Konzerns sowie auf die um die immateriellen Vermögenswerte korrigierten gesamten Aktiva des Financial Services Geschäftsbereichs in Relation zu seinen gesamten Finanzschulden beziehen, in diesem Geschäftsjahr erfüllt. Eine konzerninterne Überprüfung findet monatlich und eine Berichterstattung an das Bankenkonsortium vierteljährlich statt. Ein Verstoß gegen die Kreditvereinbarungen liegt vor, wenn eine der Kennzahlen verletzt wird. In diesem Falle ist die Kündigung und sofortige Fälligestellung der Konsortialkredite durch das Bankenkonsortium möglich. Das Risiko der Nichteinhaltung der Kennzahlen schätzt die Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH als gering ein.



Zur weiteren Absicherung des zukünftigen Wachstums wurde im Juli 2011 über die Porsche Financial Services GmbH ein Schuldscheindarlehen über 500 Millionen Euro begeben. Die Laufzeiten der Tranchen liegen bei vier und sechs Jahren mit überwiegend fester Verzinsung. Für das Schuldscheindarlehen besteht ein außerordentliches Kündigungsrecht der Kreditgeber lediglich in dem Fall, dass andere Finanzschulden wesentlicher Porsche Zwischenholding GmbH Konzerngesellschaften aufgrund einer eventuellen Vertragsverletzung fällig gestellt werden. Im Finanzdienst-

leistungsgeschäft 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. Darüber hinaus wurde erstmals im US-Markt die private Platzierung (unter der SEC Regel 144a) von zwei durch Leasing- bzw. Darlehensforderungen besicherten ABS Bonds durchgeführt.

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

Zinsänderungsrisiken aus der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts der Porsche Financial Services werden durch den Einsatz geeigneter Derivate (z.B. Zinsswaps) weitestgehend abgesichert. Im Falle festverzinslicher Anleihen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bestehen keine Zinsänderungsrisiken. Für die beiden syndizierten Kreditlinien mit Fälligkeit Ende 2012 bzw. optional März 2015 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 fünf 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 Restwertrisiko resultiert aus einer negativen Abweichung zwischen dem bei Vertragsabschluss kalkulierten Restwert und dem Marktwert des Leasingfahrzeugs bei Verwertung nach Ablauf der vertraglich vereinbarten Leasingdauer.

In einigen Märkten trägt dieses Restwertrisiko 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 Restwertrisikopotenzial 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. Aufgrund 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 bei Wiederholung langfristig 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 Exporthemmnissen 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. Neben einer systematischen Analyse und Überwachung potenzieller Risiken für Informationen und Informationssysteme auf Basis des IT-Bebauungsplans verbunden mit den zugehörigen Informationssystemen besteht ein umfassendes Notfall- und Katastrophen-Vorsorgeprogramm, in dem



wichtige Daten und Maschinen dupliziert werden. Das Notfall- und Katastrophen-Vorsorgeprogramm wird dabei 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.

Personalrisiken

Wesentlicher Faktor für den Erfolg von Porsche sind das Wissen, die individuellen Kompetenzen und das hohe Qualifikationsniveau der Porsche Belegschaft. 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. Die im Juli 2010 für einen Zeitraum von

fünf Jahren bei der Porsche AG geschlossene Betriebsvereinbarung „Eigenständigkeit durch Wettbewerbsvorsprung zur Standortsicherung“ schließt betriebsbedingte Kündigungen aus.

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 Porsche Zwischenholding GmbH 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 können aufgrund der heutigen „just in time“ Teilesendungen rasch zu Produktionsstillständen führen. Das Risikomanagementsystem des Konzerns sieht deswegen vor, dass Zulieferer sorgfältig ausgewählt und überwacht werden. Es wird ein technisches und wirtschaftliches Profil erstellt, und zugleich die finanzielle Stabilität des Lieferanten fortlaufend überprüft. Ziel der Überwachung der finanzwirtschaftlichen Situation der Lieferanten ist es, finanziell instabile Lieferanten frühzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zur Risikohandhabung einzuleiten. An die heutigen Zulieferer werden durch kurze Entwicklungszeiten und den Kostendruck hohe Anforderungen gestellt. Die Teilleistungen 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 wirkt dabei die im Konzern

eingesetzte Quality-Gate-Systematik. 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 sogenannte Entwicklungs-Gates. Ziel ist es, die kritischen Themen in der Entwicklung frühzeitiger (zwischen den Quality-Gates) zu erkennen und in ihren Konsequenzen eingrenzen zu können.

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

Umweltschutzrechtliche Auflagen

In den vergangenen Jahren wurden zum Klimaschutz zahlreiche internationale und nationale Regulierungen bezüglich Kraftstoffverbrauch und Klimagasen auf den Weg gebracht. Die drastische Reduktion des Ausstoßes von Klimagasen bis 2030 und die nahezu vollständige Vermeidung des Einsatzes von fossilem Kraftstoff bis 2050 sind bereits Gegenstand der öffentlichen und politischen Diskussionen. Es ist zu erwarten, dass die Regulierungen 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 begegnet 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 Porsche, 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 Konzern aufgrund seiner führenden Technologien und Produkte in der Lage, die künftigen Herausforderungen weitgehend zu erfüllen.



Sonstige Risiken

Ein positives Image ist für jedes 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.

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. Hierzu zählen Brände, Explosionen, Naturkatastrophen, Pandemien und Terroranschläge. Durch regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen und bau- sowie prozesstechnische Schutzmaßnahmen erfolgt ein präventiver Schutz. Darüber hinaus sind Betriebsunterbrechung und Sachschäden Bestandteil des Versicherungsschutzes.

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.

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

Im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern liegen insgesamt nach den derzeit bekannten Informationen keine Entwicklungen vor, 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 konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahrgenommen oder an zentrale Shared Service Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und der Volkswagen Konzernbilanzierungsrichtlinie aufgestellten und vom Abschlussprüfer bestätigten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und der Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Die Konzernbilanzierungsrichtlinie gewährleistet eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen anzuwendenden Vorschriften. Zu diesen zählen insbesondere Konkretisierungen zur Anwendung von gesetzlichen Vorschriften und branchenspezifischen Sachverhalten. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, 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 Finanzabschlüsse. Dabei werden die vom Abschlussprüfer vorgelegten Berichte und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt; in den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch kritische Einzelsachverhalte der Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG Anwendung finden.

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

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Das Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) ist ein System, mit dem im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch zukunftsgerichtete Daten des Controllings konsolidiert und analysiert werden können. Es bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen; damit ist eine zukunftsichere 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 inhaltliche Plausibilitätsüberprüfungen zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang durchführt.

Risikofrüherkennungssystem gemäß KonTraG

Die Risikolage des Unternehmens wird jährlich gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) erfasst, bewertet und dokumentiert. Der Abschlussprüfer überprüft jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Das Risikomanagement als operativer Bestandteil der Geschäftsprozesse soll Risiken zeitnah identifizieren, ihr Ausmaß beurteilen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen zeitnah einleiten. Die seit dem 22. Juli 2008 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.

Die im Jahr 2011 konsolidierten Gesellschaften Porsche Holding Salzburg und MAN SE haben bereits gewachsene Strukturen für Risikofrüherkennungssysteme implementiert. Diese werden ab 2012 schrittweise in die bestehenden Systeme des Volkswagen Konzerns integriert.

Aktualisierung der Risikodokumentation

Standardisierte Anfragen zur Risikosituation werden jährlich sowohl an die Risikobeauftragten der einzelnen Funktionsbereiche als auch an die Vorstände und Geschäftsführer der wesentlichen Beteiligungsgesellschaften gerichtet. Anhand der Rückmeldungen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert. Dabei werden jedem identifizierten wesentlichen Risiko die erwartete Eintrittswahrscheinlichkeit und die erwartete Schadenshöhe zugeordnet sowie die getroffenen Maßnahmen dokumentiert. Die jährliche Aktualisierung der Risikodokumentation wird zentral vom Bereich Governance, Risk & Compliance koordiniert. Die Risikomeldungen werden stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Federführung des

Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer hat die Wirksamkeit des Risikofrüherkennungssystems auf Basis dieses Datenumfangs beurteilt und festgestellt, dass identifizierte Risiken zutreffend dargestellt wurden und ihnen Maßnahmen und Regelungen vollständig und angemessen zugeordnet sind. Damit entspricht der Volkswagen Konzern den Anforderungen des KonTraG. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen unterliegt darüber hinaus regelmäßigen Sonderprüfungen nach § 44 Kreditwesengesetz (KWG) durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) sowie Kontrollen durch Verbandsprüfer.

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





Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

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

Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation und eingebettet in die Geschäftsprozesse des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen sowie in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, ihre Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements begleiten laufend die Planungs- und Kontrollrechnungen. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb von revolutionierenden 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 der Volkswagen AG über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig 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 kontinuierlicher Verbesserungsprozesse werden das interne Kontrollsystem und das Risikomanagement-System 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 regelmäßige Überwachung der relevanten Risikofelder in den verantwortlichen Organisationseinheiten. Dabei steht die Überprüfung der Wirksamkeit der identifizierten wesentlichen 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 die Berichterstattung nach KonTraG integriert ist.

Einzelrisiken des Volkswagen Konzerns

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die wesentlichen Risiken für die Weltwirtschaft sind nach Ansicht des Volkswagen Konzerns die hohen Energie- und Rohstoffpreise, zunehmende internationale Handelsbeschränkungen sowie andauernde außenwirtschaftliche Ungleichgewichte und die Ausweitung von politischen Konflikten.

Die sich verschärfenden Schuldenprobleme vieler Industrieländer haben zu einer gestiegenen Instabilität der Finanz- und Devisenmärkte und des internationalen Bankensystems geführt. Dies kann zusammen mit der wachsenden Unsicherheit der Marktteilnehmer und der schwierigen Situation an den Refinanzierungsmärkten die Risikolage für den Volkswagen Konzern stark beeinflussen. Gegenwärtig schätzt Volkswagen die Gefahr einer erneuten globalen Rezession als relativ gering ein; aus den oben genannten Entwicklungen könnte für die Weltwirtschaft jedoch eine längere Phase unterdurchschnittlichen Wachstums resultieren.

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

Die Wachstumsmärkte in Asien, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa sind mit Blick auf die weltweite Entwicklung der Pkw-Nachfrage von besonderer Bedeutung. Diese Märkte haben das größte Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Absatzzahlen; beispielsweise existieren hohe Zollbarrieren oder es gelten Mindestanforderungen im Hinblick auf den Anteil der lokalen Fertigung. In China könnten Zulassungsbeschränkungen

in weiteren Ballungsgebieten folgen, nachdem die Reduzierung der Zulassungsquote in Peking bereits umgesetzt wurde. Darüber hinaus wird das Vertrauen der Verbraucher in einigen dieser Länder durch die Abkühlung der Weltkonjunktur belastet.

Auch das Risiko der Verlagerung insbesondere von Gütertransporten vom Nutzfahrzeug auf andere Verkehrsmittel kann nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Eine besondere Herausforderung für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen ist der Preisdruck auf den etablierten Automobilmärkten infolge der hohen Marktdeckung. Um den eigenen Absatz zu fördern nutzen Hersteller Preisnachlässe, vor allem in den Automobilmärkten in Westeuropa, den USA und China, und setzen damit die gesamte Branche unter Druck.

Westeuropa ist einer der Hauptabsatzmärkte für Volkswagen. Ein konjunkturbedingter Preisverfall und ein damit verbundener Nachfragerückgang in dieser Region würde das Ergebnis des Unternehmens in besonderem Maße belasten. Mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik tritt Volkswagen diesem Risiko entgegen. Außerhalb Westeuropas ist das Auslieferungsvolumen breit auf die Märkte Nordamerika, Südamerika, Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa verteilt, wobei ein steigender Anteil des Volumens auf den chinesischen Markt entfällt. Darüber hinaus ist der Volkswagen Konzern auf zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten bereits Marktführer oder arbeitet zielstrebig darauf hin. Strategische Partnerschaften eröffnen darüber hinaus die Möglichkeit, die Präsenz des Volkswagen Konzerns in den jeweiligen Ländern und Regionen zu erhöhen und regionalen Anforderungen gerecht zu werden.

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

Im Geschäftsjahr 2011 hat sich die Wirtschaft in vielen Märkten weiter erholt. Für die Handels-

und Vertriebsgesellschaften des Volkswagen Konzerns sind die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise jedoch immer noch spürbar: die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite ist weiterhin als schwierig einzustufen. Über seine Finanzdienstleistungsgesellschaften hat Volkswagen den Händlern während der Wirtschaftskrise attraktive Finanzierungsbedingungen angeboten, um das Risiko einer Insolvenz dieser Betriebe zu reduzieren. Um Liquiditätsengpässen, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig entgegenwirken zu können, hat der Volkswagen Konzern ein Risikomanagement installiert.

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

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

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Dem Risiko, die Kundenbedürfnisse im Entwicklungsprozess nur unzureichend zu berücksichtigen, tritt der Volkswagen Konzern mit umfangreichen Trendanalysen, Kundenbefragungen und Scouting-Aktivitäten entgegen. Durch diese Maßnahmen wird sichergestellt, dass Trends frühzeitig erkannt und ihre Relevanz für die Kunden rechtzeitig überprüft wird.

Des Weiteren besteht das Risiko, dass Produkte oder Module nicht in der vorgegebenen Zeit, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können. Um dieses Risiko zu vermeiden, werden fortlaufend und systematisch der Fortschritt sämtlicher Projekte überprüft und regelmäßig die Ergebnisse mit den Zielvorgaben abgeglichen. Im Falle von Abweichungen werden recht-

zeitig geeignete Steuerungsmaßnahmen eingeleitet. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt darüber hinaus die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. Damit werden spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht und ihre Umsetzung rechtzeitig geplant.

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 weltweit steigenden Absatzzahlen in der Automobilbranche haben insgesamt zu einer deutlichen Erholung der wirtschaftlichen Situation der Lieferanten des Volkswagen Konzerns geführt. Aufgrund der überdurchschnittlichen Absatzzuwächse der Konzernmarken profitierten auch die Lieferanten des Volkswagen Konzerns von dieser Entwicklung. Das Risikomanagement in der Beschaffung legt dennoch den Schwerpunkt seiner Arbeit auf die Prävention. Volkswagen beobachtet weiterhin kontinuierlich die Entwicklung der wirtschaftlichen Stabilität der Lieferanten. Deuten sich Fehlentwicklungen an, werden geeignete Maßnahmen ergriffen, um die Risiken zu reduzieren und die Versorgung sicherzustellen. Dadurch konnten Versorgungsrisiken aufgrund von Lieferantenausfällen bisher wirkungsvoll vermieden werden.

Nicht nur die hohe Nachfrage nach Konzernfahrzeugen, sondern auch der Trend zu höherwertig ausgestatteten Modellen, verbunden mit zum Teil deutlichen Verschiebungen bei Einbauraten, waren im Berichtsjahr herausfordernd. Viele Lieferanten steigerten die Umfänge über die ursprünglichen Vereinbarungen hinaus und gingen an ihre Kapazitätsgrenze, um die Anforderungen des Volkswagen Konzerns zu erfüllen. Es ist gelungen, den erhöhten und veränderten Materialbedarf abzudecken und alle Komponenten- und Fahrzeugwerke mit Kaufteilen zu versorgen.

Produktionsrisiken

Die Naturkatastrophen, die Japan im März 2011 erschütterten, wirkten sich auch auf die Automobilindustrie aus. Die beschädigte Infrastruktur sowie die schwerwiegend oder vollständig zerstörten Produktionsstätten beeinflussten Produktionssysteme und Lieferketten weltweit. Der Volkswagen Konzern reagierte unmittelbar nach den Ereignissen: Es wurde eine internationale „Task Force“ mit Mitarbeitern aus allen Geschäftsbereichen und Marken des Unternehmens aufgebaut. Sie koordinierte täglich Maßnahmen, die die globalen Lieferströme des Konzerns aufrecht erhielten und sicherte somit die Versorgung der Produktion. Hierdurch konnten negative Auswirkungen auf die Fertigung nahezu vollständig vermieden werden.

Im Jahr 2011 hat der Volkswagen Konzern die Produktion an seinen internationalen Standorten deutlich ausgeweitet. Um die benötigten Kapazitäten abzusichern, haben auch die Zulieferer des Volkswagen Konzerns ihre Lieferungen über die ursprünglichen Vereinbarungen hinaus gesteigert. Für das Jahr 2012 erwartet Volkswagen eine anhaltend hohe Nachfrage. Insbesondere in Bezug auf Einbausräten von Ausstattungsmerkmalen und Komponenten kann es zu nachfragebedingten Schwankungen kommen. Um das Risiko zu begrenzen, dass Nachfragespitzen nicht bedient werden können, und die Programme der Fahrzeug- und Komponentenwerke bestmöglich an die aktuellen Marktverhältnisse anzupassen, verfügt Volkswagen über verschiedene Instrumente. Dazu zählen das Drehscheibenkonzept sowie eine umfangreiche Flexibilität im Bereich der Logistik und innerhalb der bestehenden Arbeitszeitmodelle.

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

Risiken aus Nachfrageveränderungen

Nicht nur reale Einflussgrößen wie das verfügbare Einkommen prägen das Nachfrageverhalten der Konsumenten, sondern auch nicht planbare, psychologische Faktoren.

Gestiegene Kraftstoff- und Energiepreise können zu einer unerwarteten Kaufzurückhaltung führen, die durch Medienberichte möglicherweise weiter verschärft wird. Dies gilt insbesondere in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa, in denen wegen der dann auftretenden verlängerten Haltedauer die Nachfrage zurückgehen kann.

Die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf die weltweite wirtschaftliche Entwicklung und die gesamte Automobilindustrie haben auch 2011 die Effekte dieser nicht planbaren, psychologischen Faktoren zusätzlich verstärkt. Einige Automobilmärkte befanden sich in zum Teil dramatischen Abwärtsspiralen, andere wurden durch staatliche Förderprogramme gestützt. Mit seiner attraktiven Modellpalette und intensiven Kundenorientierung konnte der Volkswagen Konzern der drohenden Kaufzurückhaltung wirkungsvoll entgegenwirken.

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

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

Das Großkundengeschäft ist weiterhin von einer zunehmenden Konzentration und Internationalisierung geprägt. Angesichts der wachsenden Bedeutung der CO₂-Thematik und des Trends zum Downsizing ist der Konzern mit seinem breiten Produktportfolio gut aufgestellt. Eine Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden besteht nicht.

Qualitätsrisiken

Die anhaltend hohe Nachfrage auf den wichtigen Märkten des Volkswagen Konzerns stellt die Qualitätssicherung vor neue Herausforderungen. Insbesondere in den automobilen Wachstumsregionen Brasilien, Russland, Indien und China, für die eigene Fahrzeuge entwickelt werden und die über lokale Fertigungen und Zulieferer verfügen, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung. Volkswagen analysiert die spezifischen Gegebenheiten jedes Marktes und sichert damit das Wachstum in diesen Regionen. Die Kenntnis der lokalen Risiken wird in Zusammenarbeit mit der zentralen Qualitätssicherung kontinuierlich in wirksame Maßnahmen umgesetzt. Damit werden mögliche Risiken aus Qualitätsmängeln von Beginn an minimiert.

Mit den wachsenden Produktionsstückzahlen und der zunehmenden Komplexität der Fahrzeuge, auch im Hinblick auf neue Antriebstechnologien, steigt der Bedarf an hochwertigen und qualitativ einwandfreien Zulieferteilen rasant. Die termingerechte Versorgung durch eigene Werke und durch die Lieferanten ist für eine gesicherte Produktion und somit für die Erfüllung der Kundenerwartungen von großer Bedeutung. Die Einführung eines intern erprobten Risikomanagement-Systems bei Lieferanten ist ein wichtiger Schritt, um Qualität und Lieferbereitschaft schon zu Beginn der Lieferkette nachhaltig abzusichern. Damit trägt die Qualitätssicherung dazu bei, dass Kundenerwartungen erfüllt werden und in der Folge die Reputation, die Verkaufszahlen und das Ergebnis des Unternehmens steigen.

Personalrisiken

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

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

Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgt Volkswagen mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund dafür, dass hoch qualifizierte und motivierte Mitarbeiter nachrücken. Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnet Volkswagen durch intensive und fachbereichsspezifische Qualifizierung. Darüber hinaus hat Volkswagen den konzerninternen Senior-Experten-Einsatz aufgebaut und stellt damit den Transfer des wertvollen Erfahrungswissens altersbedingt ausscheidender Mitarbeiter sicher.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem und auf Wachstum ausgerichteten Unternehmen kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnik eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen im Hinblick auf den unbefugten Zugriff auf sensible elektronische Unternehmensdaten und -informationen sowie die mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen. Dem Risiko eines unbefugten



Zugriffs auf Unternehmensdaten begegnet der Volkswagen Konzern mit dem Einsatz von Virenscannern, Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen. Zusätzlich wird die Sicherheit durch die restriktive Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Informationen sowie durch das Vorhalten von Backup-Versionen der kritischen Datenbestände erhöht. Dazu setzt Volkswagen im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards die am Markt bewährten technischen Mittel ein. Mit einer redundanten Auslegung der IT-Infrastrukturen sichert sich der Volkswagen Konzern gegen Risiken ab, die im Störungs- oder Katastrophenfall entstehen.

Im Berichtsjahr hat Volkswagen am Standort Wolfsburg ein neues Konzern-Rechenzentrum in Betrieb genommen, das in puncto Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Energieeffizienz hohe Maßstäbe in der gesamten Automobilbranche setzt.

Da der Volkswagen Konzern zunehmend international tätig ist, erhöhen sich auch die Intensität und die Qualität von Angriffen auf seine 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.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

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

Ab 2012 dürfen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der europäischen Pkw-Neuwagenflotte 130 g CO₂/km nicht überschreiten, wobei sich in vier Stufen diesem Wert genähert wird. Ab 2012 müssen 65 Prozent der Flotte diese Bedingung erfüllen, im Jahr 2015 muss die gesamte Flotte unter dem Grenzwert bleiben.

Eine weitere erhebliche Reduktion der europäischen Pkw-Flottenemissionen ab 2020 auf 95 g CO₂/km ist ebenfalls bereits rechtskräftig. Es steht jedoch noch eine Festlegung der Modalitäten aus, die im Revisionsverfahren 2012/2013 erfolgen soll. Politisch diskutiert werden bereits Reduktionsziele für den Verkehrssektor bis 2050, zum Beispiel die im EU-Weißbuch für Verkehr vom März 2011 genannte Absenkung der Klimagase um 60 Prozent gegenüber 1990. Diese Ziele können nur durch den zusätzlichen Einsatz wesentlicher Anteile nichtfossiler Energieträger erreicht werden, insbesondere durch regenerative Elektromobilität.

Gleichzeitig werden CO₂- oder Kraftstoffverbrauchsregulierungen außerhalb von Europa weiterentwickelt beziehungsweise neu eingeführt, beispielsweise in Japan, China, Indien und Brasilien. In den USA ist davon auszugehen, dass die Vorgabe einheitlicher Kraftstoffverbrauchs- und Klimagasregulierungen in allen Bundesstaaten durch eine neue Verbrauchsregulierung auch in der Phase von 2017 bis 2025 fortgeführt wird. Der Gesetzesentwurf liegt zur politischen Entscheidung vor.

Durch die zunehmende globale Konvergenz der Methodiken und der Zielvorgaben im Bereich der automobilen Regulierungen wird auch der von der Automobilindustrie geforderten Reduzierung von Handelshemmnissen entsprochen. Dennoch besteht das Risiko, dass Regulierungen zum Vorteil der eigenen Industrie gestaltet werden.

Die weitere Entwicklung der Klimaschutzregulierungen in der Fortsetzung des Kyoto-Protokolls ist nach wie vor offen. Auf dem Weg, weltweit einheitliche Rahmenbedingungen im Klimaschutz einzuführen, konnte auch auf der Weltklimakonferenz im Dezember 2011 in Durban, Südafrika, kein Durchbruch erzielt werden. Aufgrund des fehlenden Übereinkommens, Minderungsziele konkret festzuschreiben, besteht keine langfristige Perspektive hinsichtlich stringenter Klimaschutzanforderungen. Positiv hervorzuheben ist jedoch, dass alle Vertragsstaaten das Ziel anerkennen, die Erderwärmung auf 2°C zu begrenzen, womit eine tragfähige Basis für den notwendigen weiteren Verhandlungsprozess besteht.

Um für die dritte Handelsperiode der Emissionsrechte im Jahr 2013 optimal vorbereitet zu sein, hat der Volkswagen Konzern entsprechend der Datenerhebungsverordnung (DEV 2020) den zu meldenden Bedarf an CO₂-Emissionen in seinen deutschen Werken ermittelt und gemeldet. Auch die übrigen Werke des Volkswagen Konzerns in der Europäischen Union wurden nach den Vorgaben der dort geltenden nationalen Gesetze überprüft. Die Änderungen der Emissionshandelsrichtlinien zur dritten Handelsperiode und deren Umsetzung in deutsches Recht sind abgeschlossen. Nach heutigem Stand wird sich die ab 2013 in das Europäische Emissionssystem einbezogene Anzahl an Anlagen und die entsprechende Menge handelspflichtiger CO₂-Emissionen nur unerheblich erhöhen.

Die Zuteilung der benötigten Emissionszertifikate wird ab 2013 wesentlich geändert. Diese werden nicht mehr größtenteils kostenlos über nationale Verteilungspläne vergeben, stattdessen wird eine stetig sinkende Menge an Zertifikaten, zum Beispiel für die direkten Emissionen der Produktion, unentgeltlich zuteilt. Darüber hinaus benötigte Zertifikate müssen im Rahmen einer Auktion von den Unternehmen er-

worben werden. Die CO₂-Emissionszertifikate für die Stromerzeugung müssen – anders als bisher – vollständig gekauft werden. Nach bisherigen Schätzungen werden sich die Energiekosten für die europäischen Standorte des Volkswagen Konzerns vor allem durch den Zukauf der benötigten Emissionsberechtigungen für den Betrieb eigener Anlagen wie Kraftwerke und Heizhäuser 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, Arbeitnehmern 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 angemessene Rückstellungen gebildet. Nach Einschätzung des Volkswagen Konzerns 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 2011 wurden zwei Auskunftsklagen der Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V. bezüglich der Hauptversammlungen am 3. Dezember 2009 und am 22. April 2010 rechtskräftig abgewiesen. Außerdem wurden zwei Anfechtungsklagen derselben

Klägerin gegen die Entlastungsbeschlüsse der Hauptversammlungen am 23. April 2009 und am 22. April 2010 jeweils vom Landgericht Hannover und vom Oberlandesgericht Celle abgewiesen.

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, erhob Klage aus an sie vermeintlich abgetretenen Ansprüchen auf Schadensersatz in Höhe von ca. 1,8 Milliarden Euro gegenüber der Porsche SE und der Volkswagen AG. Diese Ansprüche würden auf vermeintlichen Verstößen der Beklagten gegen Vorschriften zum Schutz des Kapitalmarktes beim Erwerb von Volkswagen Aktien durch Porsche im Jahr 2008 beruhen. Wegen anderer vermeintlicher Ansprüche, unter anderem gegen die Volkswagen AG, in Höhe von zusammen ca. 2,6 Milliarden Euro, die ebenfalls die damaligen Vorgänge betreffen, beantragten Investoren die Einleitung von Güteverfahren. Die Volkswagen AG hat alle Ansprüche zurück gewiesen und den Beitritt zu den Güteverfahren abgelehnt.

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

MAN hat darüber hinaus untersucht, inwiefern Unregelmäßigkeiten bei der Übergabe von 4-Takt-Schiffsdiesel-Motoren vorgekommen sind, insbesondere technisch ermittelte Kraftstoffverbrauchswerte von außen beeinflusst wurden. MAN hat die Staatsanwaltschaft München I über die laufende Untersuchung informiert und das Verfahren an die Staatsanwaltschaft Augsburg übergeben. Auch der Ausgang dieses Verfahrens kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

Die Suzuki Motor Corporation hat die Volkswagen AG vor einem Schiedsgericht in London auf Rückübertragung der an Suzuki gehaltenen 19,9 Prozent der Anteile sowie auf Schadensersatz verklagt. Volkswagen hält die Ansprüche für unbegründet und macht seinerseits Gegenansprüche geltend. Mit einer Entscheidung wird frühestens in 2013 gerechnet.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

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

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

Währungsrisiken reduziert der Volkswagen Konzern insbesondere durch das „Natural Hedging“, das heißt, indem die Belegung der Produktionskapazitäten an seinen weltweiten Standorten flexibel angepasst, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufgebaut und auch ein Großteil der Bauteile vor Ort beschafft wird – aktuell zum Beispiel in Indien, Russland und den USA. Das verbleibende Währungsrisiko sichert Volkswagen durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind unter anderem Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen und kombinierte Zins-Währungs-Swaps. Mit diesen Geschäften begrenzt der Volkswagen Konzern das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit und aus konzerninternen Finanzierungen in Währungen, die von der jeweiligen funktionalen Währung abweichen. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu sechs Jahren haben. Der Volkswagen Konzern sichert damit seine wesentlichen Fremdwährungsrisiken aus erwarteten Zahlungsströmen ab, vor allem in den Währungen britisches Pfund, US-Dollar, chinesischer Renminbi, Schweizer Franken, japanischer Yen, schwedische Krone, russischer Rubel und australischer Dollar. Diese Absicherungen werden hauptsächlich gegenüber dem Euro eingegangen.

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

Die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns wird durch ausreichende Vorhalteliquidität, bestätigte Kreditlinien sowie durch die bewährten Geld- und Kapitalmarktprogramme gewährleistet. Den Kapitalbedarf für das wachsende Finanzdienstleistungsgeschäft deckt Volkswagen überwiegend durch fristenkongruente Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten sowie durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft. Im Berichtsjahr herrschten gegenüber 2010 nahezu unveränderte Finanzierungsbedingungen vor. Insofern und dank der breit diversifizierten Refinanzierungsstruktur war der Volkswagen Konzern jederzeit in der Lage, sich in den verschiedenen Märkten ausreichend Liquidität zu beschaffen.

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

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Total-

ausfall eines Kontrahenten im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital hätte einen negativen Einfluss auf die Ergebnisrechnung und auf die Liquidität des Volkswagen Konzerns. Diesem Risiko begegnet Volkswagen durch sein Kontrahentenrisikomanagement. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten kommen zu den Kontrahentenrisiken noch bilanzielle Risiken hinzu, die durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzt werden.

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

Liquiditätsrisiken

Die Konditionen der Außenfinanzierung des Volkswagen Konzerns könnten durch eine Herabstufung des Unternehmensratings beeinträchtigt werden. Durch den Erwerb der Vertriebsaktivitäten der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. (Porsche Holding Salzburg) und einer Mehrheitsbeteiligung an der MAN SE resultierte im Berichtsjahr ein hoher Abfluss an Liquidität. Die gute Entwicklung des operativen Geschäfts hat den Einfluss dieser Transaktionen auf die Liquiditätslage allerdings mehr als kompensiert, so dass die finanzielle Stabilität und Flexibilität von Volkswagen insgesamt gestärkt wurde und das bestehende Rating des Volkswagen Konzerns nicht nur erhalten blieb, sondern seitens Moody's Investors Service sogar mit einem positiven Ausblick versehen wurde. Die Schaffung des Integrierten Automobilkonzerns mit Porsche wird in den nächsten Jahren zu einem weiteren nennenswerten Liquiditätsabfluss führen. Angesichts der aktuell vorhandenen Liquidität sind Risiken daraus nicht zu erwarten.

Restwert Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

Im Finanzdienstleistungsgeschäft verpflichtet sich der Volkswagen Konzern selektiv, Fahrzeuge zu einem bei Vertragsbeginn festgelegten Restwert vom Kunden zurückzunehmen. Die Setzung der Restwerte erfolgt realistisch, damit sich bietende Marktchancen

genutzt werden können. Die zugrunde liegenden Leasingverträge werden in regelmäßigen Abständen bewertet; bei der Identifikation von Risikopotenzialen trifft Volkswagen die nötige Vorsorge.

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

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

Sonstige Einflüsse

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

Gesamtaussage zur Risikosituation des Volkswagen Konzerns

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

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns

Die Gesamtrisikosituation ergibt sich für den Porsche SE Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken der wesentlichen 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

Herr Thomas Edig, Mitglied des Vorstands der Porsche SE, zuständig für kaufmännische und administrative Angelegenheiten, wird auf eigenen Wunsch und im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zum 29. Februar 2012 aus diesem Gremium ausscheiden, um sich voll auf seine Vorstandstätigkeit in der Porsche AG zu konzentrieren und die „Strategie 2018“ mit aller Kraft voranzutreiben. Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat der vorzeitigen Aufhebung der Vorstandsbestellung in seiner Sitzung am 27. Februar 2012 zugestimmt. Bereits im Juni 2011 war Herr Thomas Edig vom Aufsichtsrat der Porsche AG mit Wirkung ab 1. Mai 2012 für weitere fünf Jahre als Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Vorstand Personal und Sozialwesen und Arbeitsdirektor bestellt worden.

Neu in den Vorstand der Porsche SE hat das Kontrollgremium mit Wirkung zum 1. März 2012 Herrn Philipp Alexander Edward von Hagen berufen, derzeit Director Global Financial Advisory beim Bankhaus Rothschild.

Mit Wirkung zum 23. Januar 2012 wurde Herr Hansjörg Schmierer gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Porsche SE als Vertreter der Arbeitnehmer bestellt. Er folgte in dieser Funktion auf Herrn Hans Baur, der sein Mandat zum 31. Dezember 2011 niedergelegt hatte. Zum 31. Dezember 2011 legte Herr Hans Baur ebenfalls sein Amt als Aufsichtsratsmitglied der Porsche AG nieder. Für ihn bestellte das Amtsgericht Stuttgart am 15. Februar 2012 Herrn Bernd Kruppa als Nachfolger.

Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das Wachstumstempo der Weltwirtschaft dürfte 2012 weiter abnehmen. Die andauernde Schuldenkrise in der Eurozone und der damit verbundene Konsolidierungsdruck auf europäische Staatshaushalte lässt Westeuropa insgesamt, nach Ansicht von Ökonomen, in eine milde Rezession abgleiten. Obwohl die massiven Liquiditätshilfen der Europäischen Zentralbank den Bankensektor erfolgreich stützten, lastet die Unsicherheit über einen Erfolg der Reformbemühungen schwer auf den Wachstumsaussichten. Der Internationale Währungsfond (IWF) prognostiziert für die Wirtschaftsleistung der Eurozone 2012 ein Minus von 0,5 Prozent. Auch 2012 kommt der Schwung für die Weltkonjunktur aus Asien und den BRIC-Staaten. Brasilien, Russland, Indien und China dürften Prognosen zufolge zusammen um rund sieben Prozent wachsen. Für China allein erwartet der IWF plus 8,2 Prozent. Aber auch in den USA dürfte die konjunkturelle Erholung anhalten und die Wirtschaft 2012 um 1,8 Prozent zulegen. Unter dem Strich sagt der IWF für das laufende Jahr ein insgesamt solides Weltwirtschaftswachstum von 3,3 Prozent voraus.

Deutschland sollte trotz der angespannten Lage in Europa eine Rezession vermeiden können. Gestützt auf die geringe Erwerbslosigkeit und eine steigende Inlandsnachfrage sowie eine stabile Nachfrage aus außereuropäischen Ländern dürfte 2012 ein Jahr des moderaten Wachstums werden.

Wechselkursentwicklung

Die anhaltende Staatsschuldenkrise in der Eurozone lastet auf der europäischen Währung. Es ist zu erwarten, dass der Euro weiterhin unter Druck steht. Die USA weisen zwar eine ähnliche Entwicklung auf, allerdings scheinen die aktuellen Wirtschaftsdaten eine leichte Besserung anzudeuten. Bei dem chinesischen Yuan dürfte sich der leichte Aufwärtstrend, politisch gewollt, fortsetzen. Die Schweizer Notenbank versuchte, sich mit einem Machtwort und entspre-

chenden Interventionen gegen den Markt durchzusetzen: Der Kurs des Franken soll nicht mehr unter 1,20 Euro fallen. Ob das von Dauer sein kann, bleibt abzuwarten.

Zinsentwicklung

Die im April 2011 eingeleitete Zinswende mit einem Anstieg des Leitzinses in der Eurozone musste bereits im November 2011 wieder zurückgenommen werden. Die Schuldenkrise gibt der europäischen Notenbank die Richtung vor. Deshalb ist es äußerst unwahrscheinlich, dass sich in absehbarer Zeit die Zinsen nach oben bewegen werden. So lange die Inflation sich in dem erwünschten Korridor bewegt und sich keine Anzeichen einer Beschleunigung zeigen, werden die Zinsen auf dem historischen Tiefpunkt verharren.

Entwicklung der Rohstoffpreise

Rohstoffpreise korrelieren stark mit den Wachstumserwartungen und die sind für das Jahr 2012 verhalten. Allerdings gibt es gerade bei Rohstoffen zusätzliche Einflussfaktoren. Am Beispiel Aluminium kann man den Spagat der Preisfindung gut nachvollziehen. Auf der einen Seite waren die Lagerbestände zum Jahresende 2011 auf einem Rekordhoch während andererseits der Marktpreis unter den Herstellungskosten bei 2.000 US-Dollar pro Tonne lag. Die Folge war eine Reduzierung der Produktion zur Verknappung des Angebots. Käme jetzt tatsächlich eine markante Wachstumsdelle, wäre Preisdruck die Folge.

Entwicklung der Automobilmärkte

Der weltweite Automobilmarkt wird im Jahr 2012 insgesamt weiter leicht zulegen. Das Wachstum dürfte allerdings vorwiegend in Asien und in den USA – und auch dort mit moderaten Zuwachsraten – erzielt werden. Einen positiven Trend mit leicht steigenden Verkäufen dürften auch Russland und Brasilien aufweisen. Der westeuropäische Markt wird allerdings weiter von der Schuldenkrise insbesondere der südlichen

Mitgliedsländer der Eurozone beeinflusst. Insgesamt könnten die Neuzulassungen in Westeuropa 2012 im besten Fall einen nur leichten Rückgang aufweisen. Der Verband der Automobilindustrie erwartet für den wichtigsten Einzelmarkt Deutschland ein Marktvolumen auf dem Niveau des Vorjahres, als gut 3,1 Millionen Fahrzeuge erreicht wurden.

Voraussichtliche Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern geht davon aus, dass Umsatz und Absatz im Geschäftsjahr 2012 und 2013 im Vergleich zum Berichtsjahr 2011 weiter zulegen. Durch das abnehmende Wachstumstempo der Weltwirtschaft und die andauernde Schuldenkrise in der Eurozone könnten allerdings das Wachstum und die insbesondere im Geschäftsjahr 2012 geplanten hohen Steigerungsraten eingedämmt werden. Gleichwohl erwartet der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern insbesondere im Geschäftsjahr 2012 gestützt durch einen überdurchschnittlich hohen Auftragsbestand einen höheren Umsatz und Absatz als im Geschäftsjahr 2011. Dieses Wachstum dürfte zum einen von der anhaltend starken Nachfrage nach Porsche-Fahrzeugen in China und anderen sich entwickelnden Märkten getragen werden. Zum anderen 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 operativen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit niederschlagen. So plant der Konzern für die kommenden beiden Jahre mit einer weiteren Erhöhung des Absatzes und des Umsatzes sowie weiterhin mit einer operativen Umsatzrendite von mindestens 15 Prozent.

Porsche und Volkswagen arbeiten mit Hochdruck an der Optimierung der Zusammenarbeit beider Unternehmen. Auf Basis klar definierter Prozesse wird

die operative Zusammenarbeit zwischen beiden Unternehmen auf sämtlichen Ebenen forciert. Gemeinsame Projektteams sind in allen Bereichen auf einem guten Weg, das identifizierte Synergiepotenzial zu heben.

Mit der „Strategie 2018“ verfolgt Porsche das langfristige Ziel einer Positionierung als erfolgreichster Hersteller exklusiver Sportwagen. Der Kern der Unternehmensziele ist dabei Wert schaffendes Wachstum. Daraus hat die Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH vier weitere Ziele abgeleitet: Durch ein einzigartiges Kauf- und Besitzerlebnis will Porsche die Kundenbegeisterung weiter steigern. Langfristig soll der Absatz auf über 200.000 Fahrzeuge pro Jahr mit dem Porsche typischen Preispremium anwachsen. Die operative Umsatzrendite soll langfristig mindestens 15 Prozent und die Kapitalrendite mindestens 21 Prozent betragen. Porsche will als exzellenter Arbeitgeber und Wirtschaftspartner anerkannt sein.

Der Volkswagen Konzern ist mit seiner Mehrmarkenstrategie, seiner attraktiven Modellpalette, der steigenden Präsenz in allen wichtigen Regionen der Welt sowie mit dem vielfältigen Finanzdienstleistungsangebot gut positioniert. Der Volkswagen Konzern rechnet deshalb damit, dass die Verkäufe an Kunden insgesamt auch in den Jahren 2012 und 2013 höher sein werden als in den Vorjahren. Die chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften und die neuen Produktionsstandorte in Russland, den USA und Indien werden in großem Umfang dazu beitragen.

Der Volkswagen Konzern rechnet mit einer zunehmenden Wettbewerbsintensität in einem herausfordernden Marktumfeld, insbesondere in einigen europäischen Ländern. Volatile Zins- und Wechselkursverläufe sowie steigende Rohstoffpreise stellen Herausforderungen dar.

Der Volkswagen Konzern geht davon aus, dass die Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile und im Konzernbereich Finanzdienstleistungen in den Jahren 2012 und 2013 über dem Wert des Jahres 2011 liegen werden. Für das operative Ergebnis besteht das Ziel, das Niveau des Jahres 2011 im Jahr 2012 wieder zu erreichen und im Jahr 2013 zu übertreffen. Dies gilt für den Bereich Pkw und leichte Nutz-

fahrzeuge, nach eigener Einschätzung auch für den Bereich Lkw und Busse, Power Engineering – der nicht zuletzt durch noch hohe Abschreibungen auf Kaufpreisallokationen beeinflusst wird – und gleichermaßen für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen.

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

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

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns ist weiterhin 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 positiven Erwartungen ihrer wesentlichen Beteiligungen zur zukünftigen Entwicklung von einer positiven Entwicklung der ihr zuzurechnenden at Equity Ergebnisse in den Geschäftsjahren 2012 und 2013 aus. Diese werden jedoch unverändert von Effekten aus der Fortführung der zum Zeitpunkt der Einbeziehung der Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen und der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen durchgeführten Kaufpreisallokationen belastet. Die teilweise Rückführung des bisherigen Konsortialkredits in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2011 und die im Oktober 2011 durchgeführte Refinanzierung werden zu einer Reduzierung der Zinsaufwendungen führen. Die Porsche SE erwartet daher für die Geschäftsjahre 2012 und 2013 ein deutlich positives Konzernergebnis vor Sondereffekten.

Ein Sondereffekt auf das Konzernergebnis wird sich auch im Geschäftsjahr 2012 aus der ergebniswirksamen, jedoch nicht liquiditätswirksamen 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 der Bewertung der Put- und Call-Optionen und damit die Höhe des Sondereffekts im Geschäftsjahr 2012 kann zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Lageberichts nicht abschließend beurteilt werden. Die der Bewertung zugrunde liegenden Faktoren liegen nicht im Einflussbereich der Porsche SE und können Veränderungen im Zeitverlauf unterliegen. Dies betrifft insbesondere den tatsächlichen Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH, der wiederum maßgeblich von der zugrunde liegenden Planung und den zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt abgeleiteten Kapitalkosten abhängt. Würde der Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH zukünftig sinken, würde dies das Bewertungsergebnis aus Sicht der Porsche SE positiv beeinflussen; ein Ansteigen des Unternehmenswerts hingegen würde sich negativ auf das Bewertungsergebnis auswirken.

Insgesamt geht die Porsche SE, auch unter Berücksichtigung des beschriebenen Sondereffekts, im Geschäftsjahr 2012 mit hoher Wahrscheinlichkeit von einem positiven Konzernergebnis nach Steuern aus.

Auch nachdem es nicht mehr möglich ist, die Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG im Rahmen und Zeitplan der GLV zu verwirklichen, halten beide Unternehmen am Ziel, den integrierten Automobilkonzern zu verwirklichen, unverändert fest (siehe hierzu bereits den Abschnitt „Keine Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung – Ziel des integrierten Automobilkonzerns mit Volkswagen bleibt unverändert“ im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ dieses Lageberichts). Beide Unternehmen prüfen weiter, ob hierfür Alternativen zu den in der GLV vorgesehenen Maßnahmen zur Verfügung stehen.

Stuttgart, den 27. Februar 2012

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand





EINZELABSCHLUSS



Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2011

T€	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Aktiva			
Anlagevermögen	[1]		
Immaterielle Vermögensgegenstände		1	2
Sachanlagen		75	366
Finanzanlagen		24.770.854	24.770.873
		24.770.930	24.771.241
Umlaufvermögen			
Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen	[2]	4.029.929	4.027.419
Sonstige Vermögensgegenstände	[3]	227.770	301.737
Flüssige Mittel	[4]	460.337	621.521
		4.718.036	4.950.677
Rechnungsabgrenzungsposten	[5]	4.553	35.040
		29.493.519	29.756.958
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	[6]	306.250	175.000
Kapitalrücklage	[7]	4.979.417	121.969
Gewinnrücklagen	[8]	17.379.733	17.102.292
Bilanzgewinn	[8]	231.831	439.528
		22.897.231	17.838.789
Rückstellungen	[9]		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		7.580	7.089
Steuerrückstellungen		110.431	150.327
Sonstige Rückstellungen		85.637	107.219
		203.648	264.635
Verbindlichkeiten	[10]		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		2.000.000	7.000.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		596	17.868
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		4.231.692	4.239.787
Sonstige Verbindlichkeiten		160.352	395.879
		6.392.640	11.653.534
		29.493.519	29.756.958

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

T€	Anhang	2011	RGJ 2010
Sonstige betriebliche Erträge	[11]	12.162	32.145
Personalaufwand	[12]	- 14.052	- 11.026
Abschreibungen		- 73	- 38
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[13]	- 127.949	- 43.823
Beteiligungsergebnis	[14]	484.796	352.467
Abschreibungen auf Finanzanlagen		- 6	0
Zinsergebnis	[15]	- 219.366	- 112.731
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		135.512	216.994
Außerordentliche Aufwendungen	[16]	0	- 1.570
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	[17]	41.500	663.631
Sonstige Steuern	[18]	- 30.706	0
Jahresüberschuss		146.306	879.055
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen		85.525	0
Einstellung in andere Gewinnrücklagen		0	- 439.527
Bilanzgewinn	[8]	231.831	439.528

Anhang der Porsche Automobil Holding SE für das Geschäftsjahr 2011

Erläuterungen zum Jahresabschluss

Grundlagen der Rechnungslegung

Der Jahresabschluss der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, („Porsche SE“) wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und den besonderen Rechnungslegungsvorschriften des Aktiengesetzes aufgestellt.

Das Geschäftsjahr 2011 der Porsche SE entspricht, ebenso wie das Geschäftsjahr des Porsche SE Konzerns (Porsche SE als oberstes Mutterunternehmen und ihre Tochterunternehmen), dem Kalenderjahr und umfasst somit einen Zeitraum von zwölf Monaten. Für den Zeitraum vom 1. August bis zum 31. Dezember 2010 wurde im Hinblick auf die Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen ein Rumpfgeschäftsjahr („RGJ“) gebildet. Das RGJ 2010 als Vergleichsperiode umfasst daher einen Zeitraum von fünf 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 in der Gewinn- und Verlustrechnung einzelne Posten zusammengefasst. Diese Posten werden im Anhang aufgegliedert. Die Zahlen des Jahresabschlusses sind jeweils, sofern nicht anders vermerkt, auf Tausend Euro („T€“) gerundet. 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 vermindert um 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 Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs aufgestellten Konzernabschluss grundsätzlich einbeziehen müsste. Hierzu gehören aus Sicht der Porsche SE insbesondere aufgrund der gegebenen Stimmrechtsmehrheit die Volkswagen AG, Wolfsburg, und ihre Tochterunternehmen sowie die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und ihre Tochterunternehmen.

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

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

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

Disagien werden unter den Rechnungsabgrenzungsposten aktiviert und über die gesamte Laufzeit der korrespondierenden 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 5,13 Prozent, eines Einkommens- und Karrieretrends von 3,5 Prozent sowie eines Rententrends 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 Grund- und Sicherungsgeschäften zum Ausgleich gegenläufiger Wertänderungen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken zu bilden, hat die Porsche SE 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.

Bankguthaben in Fremdwährung werden zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag angesetzt.

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 [26] enthalten.

Entwicklung des Anlagevermögens

T€			
	1.1.2011	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	550	7	410
Summe Sachanlagen	550	7	410
Finanzanlagen			
Anteile an verbundenen Unternehmen	24.770.873	12	25
Summe Finanzanlagen	24.770.873	12	25
Summe Anlagevermögen	24.771.429	19	435

Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG betrug zum 31. Dezember 2011 15.523.962 T€. Der Buchwert der Beteiligung beträgt 21.487.371 T€. Eine außerplanmäßige Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts 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.

Der Zugang bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen resultiert aus der Gründung der Porsche Sechste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, im November 2011, an der die Porsche SE zu 50,1% beteiligt ist.

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2011 wurde die Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, („PV2“) auf die Porsche SE verschmolzen. Die Eintragung der Verschmelzung in das Handelsregister erfolgte am 6. Februar 2012. Aufgrund des Übergangs des wirtschaftlichen Eigentums an den Vermögensgegenständen der PV2 auf die Porsche SE und der Passivierung der Schulden der PV2 bei der Porsche SE im Geschäftsjahr 2011 wurde der Beteiligungsbuchwert der PV2 in Höhe von 25 T€ ausgebucht.

Der Zugang bei den Abschreibungen auf Finanzanlagen betrifft eine außerplanmäßige Abschreibung auf den Beteiligungsansatz an der Porsche Erste Vermögensverwaltungs GmbH, Stuttgart.

Anschaffungs- und Herstellungskosten		Abschreibungen			Buchwerte	
Umbuchungen	31.12.2011	kumuliert	im Geschäftsjahr	31.12.2011	31.12.2010	
0	6	5	1	1	2	
0	6	5	1	1	2	
0	147	72	72	75	366	
0	147	72	72	75	366	
0	24.770.860	6	6	24.770.854	24.770.873	
0	24.770.860	6	6	24.770.854	24.770.873	
0	24.771.013	83	79	24.770.930	24.771.241	

[2] Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen beinhalten im Wesentlichen Darlehensforderungen gegen die Porsche Zwischenholding GmbH (2.702.648 T€) und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart („Porsche AG“) (1.312.847 T€) 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. Die Darlehensforderung gegen die Porsche AG übersteigt die korrespondierende Darlehensverbindlichkeit um 136 Mio. € (Vorjahr: 136 Mio. €). Für diesen Teilbetrag besteht weder eine Einstandserklärung der Volkswagen AG noch eine Aufrechnungsmöglichkeit.

[3] Sonstige Vermögensgegenstände

Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten vor allem Steuerrückforderungen. Zudem ist in den sonstigen Vermögensgegenständen mit 13.029 T€ die Put-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH erfasst, die ein Bestandteil der am 18./22. September 2009 geschlossenen Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen („GLV“) ist. Diese Option besteht gegenüber der Volkswagen AG. Vor Abschluss des neuen Konsortialkredits, der den bisherigen Konsortialkredit ersetzt, war das Recht auf Ausübung der Put-Option zur Besicherung von Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten abgetreten. Die Ansprüche, die gegen die Volkswagen AG infolge der Ausübung der Put-Option entstehen, waren bis zum Abschluss des neuen Konsortialkredits als Sicherheit für Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten verpfändet. Mit Abschluss des neuen Konsortialkredits am 26. Oktober 2011 wurde die Besicherung neu geregelt. Hierbei wurde die Abtretung des Ausübungsrechts und die Verpfändung der Ansprüche aus der Put-Option aufgelöst. Zur Bildung von Bewertungseinheiten wird auf Anhangsangabe [21] verwiesen.

[4] Flüssige Mittel

In den Flüssigen Mitteln sind Guthaben bei Kreditinstituten ausgewiesen.

[5] Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten umfasst im Wesentlichen Vorauszahlungen für Versicherungsprämien. Zum Bilanzstichtag des Vorjahres enthielt der Posten zudem noch ein Disagio. Dieses wurde aufgrund der Tilgung des bisherigen Konsortialkredits im Berichtsjahr aufwandswirksam ausgebucht.

[6] Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt 306.250 T€ (Vorjahr: 175.000 T€) und ist in 153.125.000 Stück Stammaktien sowie 153.125.000 Stück stimmrechtslose Vorzugsaktien (Vorjahr: 87.500.000 Stück Stammaktien sowie 87.500.000 Stück stimmrechtslose Vorzugsaktien), auf die jeweils ein

anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 € entfällt, aufgeteilt und voll eingezahlt. Die Vorzugsaktien sind bei Vorliegen eines Bilanzgewinns mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE hatte 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. Die Beschlüsse dienen zur Vorbereitung einer Kapitalerhöhung, die Bestandteil des in der GLV vereinbarten Konzepts und eine weitere Voraussetzung für die geplante Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG war.

Die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen wurde im Zeitraum zwischen dem 27. März und dem 13. April 2011 durchgeführt. Mit Wirkung zum 13. April 2011 wurde das Grundkapital der Gesellschaft von 175.000 T€ um 131.250 T€ auf 306.250 T€ durch Ausgabe von 65.625.000 neuen Stammaktien (Stückaktien) und von 65.625.000 neuen Vorzugsaktien (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von 1 € erhöht. Das gezeichnete Kapital der Porsche SE setzt sich seither aus 153.125.000 Stück Stammaktien und 153.125.000 Stück Vorzugsaktien zusammen.

Als Bezugspreis wurden 38,00 € je neuer Stamm- bzw. Vorzugsaktie festgelegt. Die neuen Stammaktien und die neuen Vorzugsaktien sind jeweils für die Zeit ab dem 1. August 2010 gewinnberechtigt. Die neuen Vorzugsaktien wurden am 13. April 2011 zum Börsenhandel zugelassen.

Auf der am 17. Juni 2011 durchgeführten Hauptversammlung wurde beschlossen, die auf der Hauptversammlung am 30. November 2010 beschlossenen Ermächtigungen zur Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen oder einer Kombination dieser Instrumente sowie das bestehende bedingte Kapital und das bestehende genehmigte Kapital aufzuheben. Die Aufhebung des bedingten Kapitals und des genehmigten Kapitals wurde durch die Eintragung der entsprechenden Satzungsänderung am 20. Juli 2011 wirksam.

[7] Kapitalrücklage

Im Geschäftsjahr 2011 erhöhte sich die Kapitalrücklage infolge der durchgeführten Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen von 121.969 T€ um 4.857.448 T€ auf 4.979.417 T€. Die Erhöhung resultierte aus den von den Aktionären im Rahmen der Kapitalerhöhung gezahlten Aufgeldern.

[8] Gewinnrücklagen, Bilanzgewinn

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich ausschließlich um andere Gewinnrücklagen.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2011, nach Entnahmen aus den Anderen Gewinnrücklagen in Höhe von 85.525 T€, einen Bilanzgewinn in Höhe von 231.831 T€ aus. Der Vorstand schlägt zur Verwendung des Bilanzgewinns vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie in Höhe von 0,754 € und je Vorzugsaktie in Höhe von 0,760 €, das heißt insgesamt in Höhe von 231.831 T€, zu beschließen.

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 439.528 T€ wurden aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 17. Juni 2011 362.966 T€ in die Gewinnrücklagen eingestellt. 76.562 T€ wurden als Dividende an die Vorzugsaktionäre ausgeschüttet. Die Stammaktionäre der Porsche SE hatten am 5. Mai 2011

gegenüber der Gesellschaft erklärt, dass sie an der Dividendenausschüttung nicht teilhaben werden und die Dividende ausschließlich an die Vorzugsaktionäre ausgeschüttet werden soll.

[9] Rückstellungen

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 Ertragsteuern der Vorjahre und für sonstige Steuern 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 fortgeführten Anschaffungskosten in Höhe von 311 T€ (Vorjahr: 432 T€) und einem beizulegenden Zeitwert in gleicher Höhe wurden mit Verpflichtungen aus Altersteilzeitregelungen mit einem Erfüllungsbetrag in Höhe von 411 T€ (Vorjahr: 592 T€) verrechnet. Der beizulegende Zeitwert wurde aus dem zum Schluss der Versicherungsperiode berechneten Deckungskapital abgeleitet.

[10] Verbindlichkeiten

T€	davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt Betrag	Davon gesicherte Beträge
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	2.000.000	-	2.000.000	2.000.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	596	-	-	596	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.152	3.879.801	348.739	4.231.692	3.879.801
Sonstige Verbindlichkeiten	150.725	9.627	-	160.352	-
Gesamt 31.12.2011	154.473	5.889.428	348.739	6.392.640	5.879.801

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen ausschliesslich Darlehen. Die im Rahmen der im Frühjahr 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen zugeflossenen Mittel sowie zusätzliche Mittel aus freier Liquidität wurden verwendet, um Bankverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 5.000.000 T€ zu tilgen. Im Oktober 2011 schloss die Porsche SE einen Vertrag über einen neuen Konsortialkredit ab, der den bisherigen Konsortialkredit ersetzt. Der neue Konsortialkredit hat einen Umfang von bis zu 3.500.000 T€ und besteht aus einer Kredittranche in Höhe von nominal 2.000.000 T€ sowie einer derzeit ungenutzten revolving-Kreditlinie in Höhe von bis zu nominal 1.500.000 T€. Er wird grundsätzlich am 30. November 2013 zur Rückzahlung fällig, wobei die Gesellschaft zwei Verlängerungsoptionen hat, so dass die Fälligkeit unter bestimmten Bedingungen in zwei Schritten bis zum 30. Juni 2015 verlängert werden kann. Im Zusammenhang mit der Refinanzierung des neuen Konsortialkredits wurden auch die durch die Porsche SE gestellten Sicherheiten neu gefasst. Zur Besicherung des Konsortialkredits wurden 70 Millionen der von der Porsche SE gehaltenen Stammaktien an der Volkswagen AG verpfändet. Die Verpfändung der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und die Besicherung des Konsortialkredits durch sonstige Vermögensgegenstände wurde im Rahmen des Abschlusses des neuen Konsortialkreditvertrags am 26. Oktober 2011 aufgelöst. Die Sicherungsübereignung der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH an einen Treuhänder wurde mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 beendet sowie die Anteile an die Porsche SE zurückübertragen.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind insgesamt 3.879.801 T€ (Vorjahr: 3.879.801 T€) durch die Verpfändung von Forderungen sowie die Verpfändung von 70 Millionen Stück Stammaktien der Volkswagen AG gesichert.

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Ertragsteuerverbindlichkeiten in Höhe von 23 T€ (Vorjahr: 234.953 T€) enthalten. Zudem ist mit 9.627 T€ die 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, waren bis zum Abschluss des neuen Konsortialkredits als Sicherheit für Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten verpfändet. Mit Abschluss des neuen Konsortialkredits am 26. Oktober 2011 wurde die Besicherung neu geregelt. Hierbei wurde die Verpfändung dieser Ansprüche aus der Call-Option aufgelöst. Zur Bildung von Bewertungseinheiten wird auf Anhangsangabe [21] verwiesen.

[11] Sonstige betriebliche Erträge

T€	2011	RGJ 2010
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	10.794	7.961
Erträge aus Aktienkursicherung	0	23.436
Übrige betriebliche Erträge	1.368	748
	12.162	32.145

In den Übrigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus Währungskursgewinnen in Höhe von 10 T€ (Vorjahr: 55 T€) enthalten.

[12] Personalaufwand

T€	2011	RGJ 2010
Gehälter	12.748	10.829
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1.304	197
davon für Altersversorgung	944	44
	14.052	11.026

Anzahl	2011	RGJ 2010
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
Angestellte (Mitarbeiter gem. §285 Nr.7 HGB)	32	37
Praktikanten	5	7
	37	44

Zum Bilanzstichtag waren bei der Gesellschaft 31 Mitarbeiter sowie 3 Praktikanten beschäftigt.

[13] Sonstige betriebliche Aufwendungen

T€	2011	RGJ 2010
Rechts- und Beratungskosten	110.660	26.934
Sonstige Fremdleistungen	11.247	9.189
Aufwendungen aus Sicherungsderivaten	409	2.919
Übrige betriebliche Aufwendungen	5.633	4.781
	127.949	43.823

Der Anstieg der Rechts- und Beratungskosten ist im Wesentlichen auf Aufwendungen im Zusammenhang mit der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung zurückzuführen.

In den Übrigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen aus Währungskursverlusten in Höhe von 129 T€ (Vorjahr: 5 T€) enthalten.

[14] Beteiligungsergebnis

T€	2011	RGJ 2010
Erträge aus Beteiligungen	484.797	281.967
davon aus verbundenen Unternehmen	484.797	281.967
Erträge aus Ergebnisabführungsverträgen	0	70.500
Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen	-1	0
	484.796	352.467

Die Erträge aus Beteiligungen setzen sich aus Ausschüttungen der Volkswagen AG in Höhe von 329.487 T€ und der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 155.310 T€ zusammen.

Die Erträge bzw. die Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen resultieren aus dem Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Porsche Automobil Holding SE und der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH und beinhalten auch Steuerumlagen.

[15] Zinsergebnis

T€	2011	RGJ 2010
Zinsen und ähnliche Erträge	189.850	130.916
davon aus verbundenen Unternehmen	183.820	77.149
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-409.216	-243.647
davon an verbundene Unternehmen	-199.107	-82.996
	-219.366	-112.731

Das Zinsergebnis beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus Darlehen.

Zinserträge aus Deckungskapital für Altersteilzeitverpflichtungen in Höhe von 8 T€ (Vorjahr: 0 T€) wurden mit Aufwendungen aus der Aufzinsung von Altersteilzeitverpflichtungen in Höhe von 20 T€ (Vorjahr: 0 T€) verrechnet.

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen beinhalten Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen in Höhe von 970 T€ (Vorjahr: 163 T€).

[16] Außerordentliche Aufwendungen

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

[17] Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Der im Geschäftsjahr 2011 ausgewiesene Ertrag resultiert aus der Auflösung von Steuerrückstellungen und ist periodenfremd. Der in den Steuern vom Einkommen und Ertrag in der Vergleichsperiode ausgewiesene Ertrag war im Wesentlichen periodenfremd und resultierte 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] Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern betreffen weitgehend Zuführungen zu Steuerrückstellungen.

[19] 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 1.822.191 T€.

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 329.706 T€ abgegeben.

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 (die Porsche Zwischenholding GmbH und ihre Tochterunternehmen, zu denen die oben genannten Gesellschaften gehören) 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 361.428 T€.

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.
- 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 frei, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen.
- 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 Einbehaltsmechanismus 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 T€ gestellt, für die von der Porsche SE ein Schuldanerkenntnis gegeben wurde. Als Sicherheit für die Bankgarantie wurden 70 Millionen der von der Porsche SE gehaltenen Stammaktien an der Volkswagen AG 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 steuerliche Sachverhalte im Zusammenhang mit der GLV und den zugehörigen Durchführungsverträgen wurden teilweise Rückstellungen gebildet. Das darüber hinausgehende Risiko der Inanspruchnahme aus den in dieser Anhangangabe beschriebenen 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 informationsgestützten 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 2006 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. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart teilte im Februar 2011 mit, dass die Ermittlungsverfahren länger dauern als geplant und mit ihrem Abschluss voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen ist. Eine Mitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart über den aktuellen Verfahrensstand ist bislang jedoch noch nicht erfolgt. Die Porsche SE hält die erhobenen Vorwürfe für unbegründet.

Beim United States District Court des Southern District of New York in den USA haben im Jahr 2010 46 Kläger sechs Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE erhoben. Die Kläger haben behauptete Schäden in Höhe von mehr als 2,5 Milliarden US-Dollar geltend gemacht. In drei der sechs Klagen sind Beklagte auch die früheren Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter. In den Klagen wird behauptet, dass die Porsche SE im Rahmen des Erwerbs ihrer Beteiligung an der Volkswagen AG während des Jahres 2008 Marktmanipulation begangen und falsche und irreführende Angaben gemacht und damit gegen den U.S. Securities Exchange Act verstoßen sowie Betrug im Sinne des Common Law begangen habe. Die Porsche SE ist der Auffassung, dass die Klagen keine Aussicht auf Erfolg haben und ist den Klagevorwürfen mit Einreichung eines Klageabweisungsantrags (so genannte Motion to Dismiss) entgegengetreten. Das US-Gericht gab der Motion to Dismiss statt und wies am 30. Dezember 2010 sämtliche Klagen vollständig ab. Gegen diese Entscheidung haben 32 der ursprünglich 46 Kläger beim United States Court of Appeals for the Second Circuit Rechtsmittel eingelegt.

Drei der Kläger haben zudem am 18. Februar 2011 und weitere 23 der Kläger haben am 15. März 2011 zwei Schadensersatzklagen bei einem Gericht des US-Bundesstaats New York eingereicht. In ihren Klagen behaupten sie Ansprüche wegen Betrugs im Sinne des Common Law und ungerechtfertigter Bereicherung aufgrund ähnlicher Behauptungen wie in ihren oben genannten Klagen. Die Kläger behaupten, mindestens 1,4 Milliarden US-Dollar verloren zu haben. Die Porsche SE hält diese Klagen für unzulässig und unbegründet.

In den Jahren 2009 und 2010 hatten institutionelle Investoren in Deutschland Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE beantragt. Mit gleicher Begründung wurden von verschiedenen Investoren weitere Güteverfahren gegen die Porsche SE beantragt; die Anträge gingen der Gesellschaft im April, August und Dezember 2011 sowie im Januar 2012 zu. Die neuen Anträge richten sich zum Teil zugleich gegen die Volkswagen AG. Sämtliche behaupteten Schadensersatzforderungen beziehen sich entweder auf angeblich entgangenen Gewinn oder angeblich erlittene Verluste und werden von den Investoren insgesamt mit rund 3,3 Milliarden Euro beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

Im Januar 2011 hat 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 wurde vom Landgericht Stuttgart an das Landgericht Braunschweig verwiesen. Die Porsche SE hält den behaupteten Anspruch für unbegründet und ist der Klage mit einer Klageerwiderung entgegen getreten.

Im Oktober 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, an welche insgesamt 41 Investmentfonds, Versicherungen und sonstige Gesellschaften angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,1 Milliarden Euro abgetreten haben sollen, Klage beim Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE und die Volkswagen AG erhoben. Bei den 41 Investoren handelt es sich zum Teil um Antragsteller in den oben genannten Güteverfahren. Vier der Investoren sind Hedgefonds, die die Porsche SE vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und erstinstanzlich unterlegen sind. Im Dezember 2011 wurde diese Klage erweitert und die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat angebliche Schadensersatzansprüche von 24 weiteren Gesellschaften aus angeblich abgetretenem Recht in Höhe von rund 700 Millionen Euro geltend gemacht. Zwei dieser weiteren Investoren sind Hedgefonds, die die Porsche SE vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und erstinstanzlich unterlegen sind. Im Rahmen der Klageerweiterung im Dezember 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) zudem ihre ursprüngliche Klage insoweit teilweise zurückgenommen, als ein ursprünglich aus abgetretenem Recht geltend gemachter angeblicher Schadensersatzanspruch eines Investmentfonds in Höhe von rund 4,5 Millionen Euro nun nicht mehr geltend gemacht wird. Außerdem hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) im Dezember 2011 eine weitere Klage gegen die Gesellschaft beim Landgericht Braunschweig eingereicht, in welcher angebliche Schadensersatzansprüche von fünf weiteren Gesellschaften wiederum aus angeblich abgetretenem Recht in Höhe von insgesamt rund 351 Millionen Euro geltend gemacht werden. Die Klägerin behauptet, dass die hinter den Klagen stehenden Gesellschaften im Jahr 2008 aufgrund unzutreffender und unterlassener Kapitalmarktinformationen sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE entweder nicht an Kurssteigerungen der Aktien der Volkswagen AG partizipiert hätten und ihnen dadurch Gewinne entgangen seien oder Optionsgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen seien und in Folge der Kursentwicklung aus diesen Optionsgeschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten hätten. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klagen verteidigen.

Im Dezember 2011 haben insgesamt sieben Kläger eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Stuttgart eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 2 Milliarden Euro wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblicher unzutreffender Kapitalmarktinformationen bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Sechs der Kläger sind Hedgefonds, die die Porsche SE vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und erstinstanzlich unterlegen sind. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Des Weiteren hat ein Investor im Dezember 2011 eine Klage gegen die Porsche SE beim Landgericht Braunschweig eingereicht und Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,5 Millionen Euro wegen angeblicher Marktmanipulation bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG im Jahr 2008 gegen die Gesellschaft geltend gemacht. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Zudem sind der Gesellschaft im Dezember 2011 und Januar 2012 insgesamt vier Mahnbescheide zugestellt worden, mit denen angebliche Schadensersatzansprüche wegen angeblicher Marktmanipulation und angeblich fehlerhafter oder unterlassener Kapitalmarktinformation in Höhe von insgesamt rund 31 Millionen Euro geltend gemacht werden. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und hat gegen die Mahnbescheide Widerspruch eingelegt.

Beim Landgericht Stuttgart wurde im Jahr 2010 die Bestellung eines Sonderprüfers beantragt. Der Antrag bezog sich auf die Prüfung von Vorgängen bei der Geschäftsführung von Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft im Zusammenhang mit Kurssicherungsgeschäften im Hinblick auf Aktien der Volkswagen AG, die die Voraussetzungen dafür schaffen sollten, dass die Gesellschaft zu einem späteren Zeitpunkt gegebenenfalls beabsichtigte Zukäufe von Aktien der Volkswagen AG zu wirtschaftlich abgesicherten Konditionen vornehmen

konnte, sowie auf Zahlungsvereinbarungen mit und Abfindungszahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Porsche SE. Alle Antragsteller nahmen im Mai 2011 ihre Anträge zurück, wodurch das Verfahren beendet wurde.

Für die erwarteten Anwalts- und Verfahrenskosten aus den genannten Verfahren 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.

[20] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum Bilanzstichtag bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen für Avalprovisionen in Höhe von 3.583 T€ (Vorjahr: 6.360 T€).

[21] Derivative Finanzinstrumente

	Bilanzposten	Nominalvolumen		Buchwert	
		Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
T€					
Optionen auf Geschäftsanteile der Porsche Zwischenholding GmbH	Sonstige Vermögensgegenstände	3.942.750	3.942.750	13.029	9.627
	Sonstige Verbindlichkeiten				

Die beizulegenden Zeitwerte der Optionen wurden anhand anerkannter Berechnungsmodelle unter Zugrundelegung von am Markt beobachtbaren und historischen Parametern ermittelt. Die im Rahmen der GLV abgeschlossenen Optionen auf den Verkauf der bei der Gesellschaft verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH sind mit ihren Werten zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung angesetzt. Die Kaufposition aus der Put-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH mit einem positiven Zeitwert in Höhe von 232.101 T€ (Vorjahr: 459.210 T€) ist in den sonstigen Vermögensgegenständen mit ihrem Buchwert in Höhe von 13.029 T€ (Vorjahr: 13.029 T€) ausgewiesen. Die Stillhalterposition aus der Call-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH mit einem negativem Zeitwert in Höhe von 5.087.125 T€ (Vorjahr 941.732 T€) ist in den sonstigen Verbindlichkeiten mit ihrem Buchwert in Höhe von 9.627 T€ (Vorjahr: 9.627 T€) ausgewiesen. Eine Umbewertung fand zum Bilanzstichtag nicht statt, da diese Optionen zur Sicherung von Preisänderungsrisiken mit hypothetischen Derivaten auf den zugrunde liegenden Basiswert, der sich im Besitz der Gesellschaft befindet, Bewertungseinheiten in Form von Mikro-Hedges bilden. Die Put-Option wurde im Geschäftsjahr 2011 erstmals als Sicherungsgeschäft in die Bewertungseinheit einbezogen, um zusätzlich etwaige Wertminderungen der Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH abzusichern. Aus der erstmaligen Einbeziehung in die Bewertungseinheit ergaben sich keine bilanziellen Konsequenzen. Der positive Zeitwert des hypothetischen Derivats für die Bewertungseinheit mit der Call-Option beträgt 5.087.125 T€ (Vorjahr: 941.732 T€) und ist denselben Risiken und wertbeeinflussenden Bedingungen und Parametern wie die Stillhalterposition aus der Call-Option ausgesetzt. Wertänderungen gleichen sich vollständig über die komplette Laufzeit der Call-Option aus. Der negative Zeitwert des hypothetischen Derivats für die Bewertungseinheit mit der Put-Option beträgt 232.101 T€ und ist denselben Risiken und

wertbeeinflussenden Bedingungen und Parametern wie die Kaufposition aus der Put-Option ausgesetzt. Wertänderungen gleichen sich vollständig über die komplette Laufzeit der Put-Option aus.

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

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

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

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

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

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

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

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

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

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

Dr. Wolfgang Hils

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

Dr. Oliver Porsche

– als Vertreter der übrigen Mitteilenden – “

Mitteilung vom 1. September 2009:

Am 01.09.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

„(1) Gemäß § 21 Abs. 1 WpHG melden wir hiermit für und im Namen des Staates Qatar, handelnd durch die Qatar Investment Authority, P.O. Box: 23224, Doha, Qatar, dass seine indirekten Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE die Schwellen von 3% und 5% überschritten und die Schwelle von 10% am 28. August 2009 erreicht haben und zu diesem Tag 10% der Stimmrechte an der Porsche Automobil Holding SE betrogen (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 30. Mai 2011:

Am 30. Mai 2011 wurde uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der folgenden Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart ('Porsche SE') hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75% unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt einschließlich der Zurechnungen gemäß § 22 WpHG jeweils 57,88% (88.627.458 Stimmrechte).

1. Dipl.-Ing. Prof. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg, Österreich
2. Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich
3. Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg, Österreich
4. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg, Österreich
5. Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg, Österreich
6. Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland
7. Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland

Den Mitteilenden 1. bis 5. sind 13,97% der Stimmrechte (21.394.758 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG sowie 43,91% der Stimmrechte (67.232.700 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Den Mitteilenden 6. und 7. sind 43,91% der Stimmrechte (67.232.700 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Die den Mitteilenden, die in den untenstehenden Beteiligungsketten genannt werden, zugerechneten Stimmrechte, werden tatsächlich von den in der Beteiligungskette jeweils nachfolgend genannten kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3% oder mehr beträgt:

Beteiligungskette Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg

1. Dipl.-Ing. Prof. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Salzburg (Mitteilender)
2. Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)
3. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)
4. Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)

Beteiligungskette Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg

1. Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg (Mitteilender)
2. Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)
3. Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald (Mitteilender und kontrolliertes Unternehmen)

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

Mitteilung vom 30. Mai 2011:

Am 30. Mai 2011 wurde uns gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

I.

1. Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 64,20 % (98.310.794 Stimmrechte).

- a) Mag. Josef Ahorner, Wien, Österreich
- b) Mag. Louise Kiesling, Wien, Österreich
- c) Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Österreich
- d) Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Österreich
- e) Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Österreich
- f) Mag. Mark Philipp Porsche, Salzburg, Österreich
- g) Gerhard Anton Porsche, Mondsee, Österreich
- h) Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
- i) Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
- j) Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Österreich
- k) Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Deutschland
- l) Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- m) Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- n) Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- o) Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- p) Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland

2. Den unter Ziffer 1.a) bis 1.o) dieses Abschnitts I. genannten Mitteilenden sind 27,44 % der Stimmrechte an der Emittentin (42.021.894 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 36,76 % der Stimmrechte an der Emittentin (56.288.900 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Der unter Ziffer 1.p) dieses Abschnitts I. genannten Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, sind 36,76 % der Stimmrechte an der Emittentin (56.288.900 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

4. Die Mag. Josef Ahorner, Wien, Mag. Louise Kiesling, Wien, Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Mark Philipp Porsche, Salzburg, sowie Gerhard Anton Porsche, Mondsee, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

5. Die der Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

6. Die der Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

7. Die der Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

8. Die der Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

9. Die der Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

10. Die Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald und Gerhard Porsche GmbH, Grünwald zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt:

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

11. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei den oben unter Ziffer 1. a) bis 1. p) dieses Abschnitts I. genannten Mitteilenden 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Ferdinand Piech GmbH, Grünwald, Hans Michel Piech GmbH, Grünwald.

II.

1. Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten natürlichen und juristischen Personen an der Porsche Automobil Holding SE Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 63,21 % (96.784.524 Stimmrechte):

- a) Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, Österreich
- b) Peter Daniell Porsche, Salzburg, Österreich
- c) Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, Österreich
- d) Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
- e) Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
- f) Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- g) Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- h) Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland
- i) Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland
- j) Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland

2. Den unter Ziffer 1.a) bis i) dieses Abschnitts II. genannten Mitteilenden sind 25,74 % der Stimmrechte an der Emittentin (39.413.724 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 37,47 % der Stimmrechte an der Emittentin (57.370.800 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Der unter Ziffer 2.j) dieses Abschnitts II. genannten Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, sind 37,47 % der Stimmrechte an der Emittentin (57.370.800 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

4. Die Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, und Peter Daniell Porsche, Salzburg/Aigen, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

5. Die Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

6. Die der Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

7. Die der Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

8. Die der Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

9. Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3% oder mehr beträgt:

Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

10. Die der Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, und Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3% oder mehr beträgt:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

11. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei den oben unter Ziffer 1.a) bis 1.j) des Abschnitts II. genannten Mitteilenden 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Ferdinand Piech GmbH, Grünwald, Hans Michel Piech GmbH, Grünwald.

III.

1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75% unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 52,55% (80.462.267 Stimmrechte).

2. Der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, sind 43,67% der Stimmrechte an der Emittentin (66.874.900 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Ferdinand Piech GmbH, Grünwald, Hans Michel Piech GmbH, Grünwald.

IV.

1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg, Österreich, und der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 75% unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 73,28% (112.205.710 Stimmrechte).

2. Der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg, und der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, sind 8,87% der Stimmrechte an der Emittentin (13.587.367 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG), 20,73% der Stimmrechte an der Emittentin (31.743.443 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG sowie 43,67% der Stimmrechte an der Emittentin (66.874.900 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Die der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3% oder mehr beträgt:

Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart

4. Die der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierten Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3% oder mehr beträgt:

Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart

5. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg, und der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, jeweils 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Stuttgart

6. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Familienholding GmbH, Salzburg, und der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Ferdinand Piech GmbH, Grünwald, Hans Michel Piech GmbH, Grünwald

Mitteilung vom 30. Mai 2011:

Am 30. Mai 2011 wurde uns gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„1. Der Stimmrechtsanteil der ESP 1520 GmbH, der PP 1320 GmbH, der ESP 1530 GmbH und der PP 1330 GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 3% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 4,89% der Stimmrechte (7.481.664 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der ESP 1520 GmbH und der ESP 1530 GmbH sowie der PP 1320 GmbH und der PP 1330 GmbH jeweils nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (letzteren beiden i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart werden der ESP 1520 GmbH, der PP 1320 GmbH, der ESP 1530 GmbH und der PP 1330 GmbH dabei jeweils 3% oder mehr der Stimmrechte zugerechnet.

2. Der Stimmrechtsanteil der PP 1480 GmbH und der PP 1420 GmbH, jeweils Grünwald, Deutschland, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 3% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 4,91% der Stimmrechte (7.514.342 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der PP 1480 GmbH und der PP 1420 GmbH nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (letzterer i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Stuttgart, werden der PP 1480 GmbH und der PP 1420 GmbH dabei jeweils 3% oder mehr der Stimmrechte zugerechnet.

3. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 20% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 20,73% der Stimmrechte (31.743.443 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der Porsche Verwaltungs GmbH gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden der Porsche Verwaltungs

GmbH dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Stuttgart. Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.“

Mitteilung vom 21. Juni 2011:

Die Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, hat der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG unter Bezugnahme auf die Stimmrechtsmitteilung vom 30. Mai 2011 am 21. Juni 2011 Folgendes mitgeteilt:

„Hiermit teilen wir Ihnen unter Berichtigung der Stimmrechtsmitteilung der Porsche Verwaltungs GmbH vom 30. Mai 2011 mit, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 % und 20 % überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 20,73 % der Stimmrechte (31.743.443 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche dieser Stimmrechte werden der Porsche Verwaltungs GmbH gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden der Porsche Verwaltungs GmbH dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Stuttgart. Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.“

Mitteilung vom 21. Juni 2011:

Die Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, hat der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, gemäß § 27a Abs. 1 WpHG unter Bezugnahme auf die Stimmrechtsmitteilung vom 30. Mai 2011 am 21. Juni 2011 Folgendes mitgeteilt:

„Das Überschreiten der Stimmrechtsschwelle ist nicht auf einen Erwerb von Aktien durch die Porsche Verwaltungs GmbH zurückzuführen, sondern auf eine Zurechnung von Stimmrechten aus Aktien der Emittentin nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG, die Dritten gehören und von diesen aufgrund einer Treuhandvereinbarung für Rechnung von Tochterunternehmen der Porsche Verwaltungs GmbH gehalten werden.

1) Mit dem Stimmrechtserwerb verfolgte Ziele (§ 27a Abs. 1 Satz 3 WpHG)

- a) Der der Zurechnung der Stimmrechte zugrunde liegende Sachverhalt dient weder der Umsetzung strategischer Ziele noch der Erlangung von Handelsgewinnen der Porsche Verwaltungs GmbH.
- b) Die Porsche Verwaltungs GmbH beabsichtigt nicht, innerhalb der nächsten zwölf Monate weitere Stimmrechte an der Emittentin durch Erwerb oder auf sonstige Weise zu erlangen.
- c) Die Porsche Verwaltungs GmbH strebt keine Einflussnahme auf die Besetzung von Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorganen der Emittentin an.
- d) Die Porsche Verwaltungs GmbH strebt keine wesentliche Änderung der Kapitalstruktur der Emittentin, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis von Eigen- und Fremdfinanzierung und die Dividendenpolitik, an.

2) Herkunft der verwendeten Mittel (§ 27a Abs. 1 Satz 4 WpHG)

Der Erwerb von Stimmrechten erfolgte lediglich als Folge der Zurechnung von Stimmrechten gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG. Eigen- oder Fremdmittel der Porsche Verwaltungs GmbH zur Finanzierung eines Erwerbs der Stimmrechte wurden nicht aufgewendet.“

Mitteilung vom 5. Oktober 2011:

Am 5. Oktober 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

I.

1. Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten Mitteilenden an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 4. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 80,23 % (122.849.172 Stimmrechte).

- a) Mag. Josef Ahorner, Wien, Österreich
- b) Mag. Louise Kiesling, Wien, Österreich
- c) Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Österreich
- d) Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Österreich
- e) Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Österreich
- f) Mag. Mark Philipp Porsche, Salzburg, Österreich
- g) Gerhard Anton Porsche, Mondsee, Österreich
- h) Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
- i) Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
- j) Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich
- k) Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Deutschland
- l) Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- m) Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- n) Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- o) Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- p) Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland

2. Den unter Ziffer 1.a) bis 1.o) dieses Abschnitts I. genannten Mitteilenden sind 27,44 % der Stimmrechte an der Emittentin (42.021.894 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 52,79 % der Stimmrechte an der Emittentin (80.827.278 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Der unter Ziffer 1.p) dieses Abschnitts I. genannten Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, sind 52,79 % der Stimmrechte an der Emittentin (80.827.278 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

4. Die Mag. Josef Ahorner, Wien, Mag. Louise Kiesling, Wien, Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Mark Philipp Porsche, Salzburg, sowie Gerhard Anton Porsche, Mondsee, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg,

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

5. Die der Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

6. Die der Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

7. Die der Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

8. Die der Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

9. Die der Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

10. Die Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald und Gerhard Porsche GmbH, Grünwald zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt:

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

11. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei den oben unter Ziffer 1.a) bis 1.p) dieses Abschnitts I. genannten Mitteilenden 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald.

II.

1. Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten natürlichen und juristischen Personen an der Porsche Automobil Holding SE Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 4. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 79,33 % (121.478.320 Stimmrechte):

- a) Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, Österreich
- b) Peter Daniell Porsche, Salzburg, Österreich
- c) Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, Österreich
- d) Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
- e) Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
- f) Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
- g) Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
- h) Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland
- i) Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland
- j) Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland

2. Den unter Ziffer 1.a) bis i) dieses Abschnitts II. genannten Mitteilenden sind 25,74 % der Stimmrechte an der Emittentin (39.413.724 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 53,59 % der Stimmrechte an der Emittentin (82.064.596 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Der unter Ziffer 2.j) dieses Abschnitts II. genannten Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, sind 53,59 % der Stimmrechte an der Emittentin (82.064.596 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

4. Die Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, und Peter Daniell Porsche, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

5. Die Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

6. Die der Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

7. Die der Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

8. Die der Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

9. Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

10. Die der Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, und Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

11. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei den oben unter Ziffer 1.a) bis 1.j) des Abschnitts II. genannten Mitteilenden 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald.

III.

1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 4. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 90,00 % der Stimmrechte (137.812.500 Stimmrechte).

2. Der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, sind 8,87 % der Stimmrechte an der Emittentin (13.587.367 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG, 20,44 % der Stimmrechte an der Emittentin (31.297.508 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) sowie 60,69 % der Stimmrechte an der Emittentin (92.927.625 Stimmrechte) aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

3. Die der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3 % oder mehr beträgt:

Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart

4. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, jeweils 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

5. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet:

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald

Die in den Abschnitten I. bis III. bezeichneten Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Rechts erlangt, Aktien der Emittentin zu erwerben.

Mitteilung vom 5. Oktober 2011:

Am 5. Oktober 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Piech Holding GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75 % unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 69,56 % der Stimmrechte (106.514.992 Stimmrechte). Der Porsche Piech Holding GmbH sind 8,87 % der Stimmrechte (13.587.367 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 60,69 % der Stimmrechte an der Emittentin (92.927.625 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Die der Porsche Piech Holding GmbH nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3 % oder mehr beträgt: Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart.

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Piech Holding GmbH 3 % oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

2. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Piech Zweite Familienholding Neu GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Oktober 2011 die Stimmrechtsschwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 % und 20 % überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 20,44 % der Stimmrechte (31.297.508 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der Porsche Piech Zweite Familienholding Neu GmbH nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden der Porsche Piech Zweite Familienholding Neu GmbH dabei 3 % oder mehr der Stimmrechte zugerechnet:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald.

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

Mitteilung vom 3. November 2011:

Am 3. November 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„1. Der Stimmrechtsanteil der ZH 1320 GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 28.10.2011 die Stimmrechtsschwelle von 3% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 4,89% der Stimmrechte der Emittentin (7.481.664 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der ZH 1320 GmbH nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionärin werden der ZH 1320 GmbH dabei 3% oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland.

2. Der Stimmrechtsanteil der ZH 1330 GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 28.10.2011 die Stimmrechtsschwelle von 3% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 4,89% der Stimmrechte (7.481.664 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der ZH 1330 GmbH nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionärin werden der ZH 1330 GmbH dabei 3% oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland.

3. Der Stimmrechtsanteil der ZH 1420 GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 28.10.2011 die Stimmrechtsschwelle von 3% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 4,91% der Stimmrechte (7.514.342 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der ZH 1420 GmbH nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionärin werden der ZH 1420 GmbH dabei 3% oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland. Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.“

Darüber hinaus wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, mitgeteilt:

„4. Die Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, ist durch Verschmelzung aufgelöst.

5. Die Porsche Piech Zweite Familienholding Neu GmbH, Salzburg, Österreich, ist durch Aufspaltung aufgelöst.“

Mitteilung vom 3. November 2011:

Am 3. November 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, von der Porsche Wolfgang 2. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil dieser Gesellschaft an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, am 28.10.2011 die Stimmrechtsschwelle von 3% überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 4,89% der Stimmrechte der Emittentin (7.481.664 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche dieser Stimmrechte werden der Porsche Wolfgang 2. Beteiligungs GmbH & Co. KG nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG zugerechnet.

Aus den Aktien der folgenden Aktionärin werden der Porsche Wolfgang 2. Beteiligungs GmbH & Co. KG dabei 3% oder mehr der Stimmrechte zugerechnet:

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland.

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

Mitteilung vom 3. November 2011:

Am 3. November 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 27a Abs. 1 WpHG unter Bezugnahme auf die Stimmrechtsmitteilungen der folgenden natürlichen Personen und Gesellschaften (die 'Mitteilenden') vom 5. Oktober 2011

1. Mag. Josef Ahorner, Wien, Österreich
2. Mag. Louise Kiesling, Wien, Österreich
3. Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Gries/Pinzgau, Österreich
4. Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Salzburg, Österreich
5. Kai Alexander Porsche, Innsbruck, Österreich
6. Mag. Mark Philipp Porsche, Salzburg, Österreich
7. Gerhard Anton Porsche, Mondsee, Österreich
8. Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
9. Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
10. Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich
11. Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald, Deutschland
12. Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
13. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
14. Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
15. Gerhard Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
16. Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland
17. Ing. Hans-Peter Porsche, Salzburg, Österreich
18. Peter Daniell Porsche, Gaisberg 34, Salzburg, Österreich
19. Dr. Wolfgang Porsche, Salzburg, Österreich
20. Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich
21. Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich
22. Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg, Österreich
23. Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald, Deutschland
24. Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland
25. Wolfgang Porsche GmbH, Stuttgart, Deutschland
26. Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland
27. Porsche Piech Holding AG (frühere Porsche Piech Holding GmbH), Salzburg, Österreich,

deren Stimmrechtsanteil an der Emittentin am 4. Oktober 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 75 % überschritten hat, Folgendes mitgeteilt:

„Das Überschreiten der Stimmrechtsschwellen ist nicht auf einen Erwerb von Aktien durch die Mitteilenden zurückzuführen, sondern auf eine Zurechnung weiterer Stimmrechte aus Aktien der Emittentin aufgrund eines Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG.

1) Mit dem Stimmrechtserwerb verfolgte Ziele (§ 27a Abs. 1 Satz 3 WpHG)

a) Der der Zurechnung der Stimmrechte zugrunde liegende Sachverhalt dient weder der Umsetzung strategischer Ziele noch der Erlangung von Handelsgewinnen der Mitteilenden.

b) Die Mitteilenden beabsichtigen, im Rahmen einer familieninternen Umstrukturierung innerhalb der nächsten zwölf Monate weitere Stimmrechte im Wege der Zurechnung zu erlangen.

c) Die Mitteilenden streben, abgesehen von der Wahrnehmung von Stimmrechten in der Hauptversammlung der Emittentin bei jeweils anstehenden Aufsichtsratswahlen, keine Einflussnahme auf die Besetzung von Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorganen der Emittentin an.

d) Die Mitteilenden streben keine wesentliche Änderung der Kapitalstruktur der Emittentin, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis von Eigen- und Fremdfinanzierung und die Dividendenpolitik, an.

2) Herkunft der verwendeten Mittel (§ 27a Abs. 1 Satz 4 WpHG)

Der Erwerb von Stimmrechten erfolgte lediglich als Folge der Zurechnung weiterer Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG. Eigen- oder Fremdmittel der Mitteilenden zur Finanzierung eines Erwerbs der Stimmrechte wurden nicht aufgewendet.“

Mitteilung vom 7. Dezember 2011:

Am 7. Dezember 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der im Folgenden aufgeführten jeweiligen natürlichen und juristischen Personen (die 'Mitteilenden') an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, hat am 5. Dezember 2011 die Schwelle von 75% der Stimmrechte überschritten und betrug an diesem Tag 78,63% (entsprechend 120.395.572 von insgesamt 153.125.000 Stimmrechten an der Porsche Automobil Holding SE):

1. Prof. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Karl Piëch, Salzburg, Österreich;
2. Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich;
3. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
4. Dr. Hans Michel Piëch, Wien, Österreich;
5. Dr. Hans Michel Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
6. Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
7. Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

Den Mitteilenden 1. bis 3. sind 13,97% der Stimmrechte (21.394.758 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 64,65% der Stimmrechte (99.000.814 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Den Mitteilenden 4. und 5. sind 13,97% der Stimmrechte (21.394.757 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 64,65% der Stimmrechte (99.000.815 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Dem Mitteilenden 6. sind 64,65% der Stimmrechte (99.000.814 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Dem Mitteilenden 7. sind 64,65% der Stimmrechte (99.000.815 Stimmrechte) gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen.

Die den Mitteilenden 1. bis 5. gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden dem jeweiligen Mitteilenden über die folgenden Tochterunternehmen im Sinne des § 22 Abs. 3 WpHG zugerechnet:

1. Mitteilender: Prof. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Karl Piëch, Salzburg, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:
* Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich;
* Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
* Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
2. Mitteilender: Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:
* Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
* Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
3. Mitteilender: Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:
* Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
4. Mitteilender: Dr. Hans Michel Piëch, Wien, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:
* Dr. Hans Michel Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
* Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
5. Mitteilender: Dr. Hans Michel Piech GmbH, Salzburg, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:
* Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden im Übrigen den jeweils anderen Mitteilenden (außer dem Mitteilenden, dem Stimmrechte aus Aktien des jeweiligen Aktionärs bereits gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden) 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet:

- * Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
- * Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;
- * Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland;
- * Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland;
- * Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland.“

Mitteilung vom 7. Dezember 2011:

Am 7. Dezember 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der ZH 1420 GmbH, Salzburg, Österreich, sowie der PP 1420 GmbH, Grünwald, Deutschland, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Dezember 2011 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 3% unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 0,00% der Stimmrechte der Emittentin (0 Stimmrechte).

Die PP 1480 GmbH, Grünwald, Deutschland, ist durch Verschmelzung aufgelöst.“

Mitteilung vom 7. Dezember 2011:

Am 7. Dezember 2011 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„1. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Piech Holding AG, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Dezember 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 78,63% der Stimmrechte (120.395.572 Stimmrechte). Der Porsche Piech Holding AG sind 8,87% der Stimmrechte (13.587.367 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 69,75% der Stimmrechte (106.808.205 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Die der Porsche Piech Holding AG nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über die folgenden kontrollierten Unternehmen gehalten, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche SE jeweils 3% oder mehr beträgt: Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Piech Holding AG jeweils 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

2. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Dezember 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 78,63% der Stimmrechte (120.395.572 Stimmrechte). Der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, sind 8,87% der Stimmrechte (13.587.367 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG sowie 69,75% der Stimmrechte (106.808.205 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Die der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechneten Stimmrechte werden tatsächlich über das folgende kontrollierte Unternehmen gehalten, dessen Stimmrechtsanteil an der Porsche SE 3% oder mehr beträgt: Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, Österreich, jeweils 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

3. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, hat am 5. Dezember 2011 die Stimmrechtsschwelle von 75% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 78,63% der Stimmrechte (120.395.572 Stimmrechte). Der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart, Deutschland, sind 69,75% der Stimmrechte (106.808.205 Stimmrechte) aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrages gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zuzurechnen. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden dabei der Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart jeweils 3% oder mehr der Stimmrechte gemäß § 22 Abs. 2 WpHG zugerechnet: Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland, Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland, Hans Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

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

Mitteilung vom 24. Januar 2012:

Am 24. Januar 2012 wurde der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der

* Porsche Wolfgang 2. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland

* ZH 1320 GmbH, Salzburg, Österreich

* PP 1320 GmbH, Grünwald, Deutschland

* ZH 1330 GmbH, Salzburg, Österreich

* PP 1330 GmbH, Grünwald, Deutschland

an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland, hat am 23. Januar 2012 jeweils die Stimmrechtsschwelle von 3% unterschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt jeweils 0,00% der Stimmrechte der Emittentin (0 Stimmrechte).“

Darüber hinaus wurde der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, mitgeteilt, dass die PP 1520 GmbH (ehemals: ESP 1520 GmbH), Grünwald, Deutschland, und die PP 1530 GmbH (ehemals: ESP 1530 GmbH), Grünwald, Deutschland, jeweils durch Verschmelzung aufgelöst sind.

[23] Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben am 5. Oktober 2011 die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung abgegeben und die Erklärung den Aktionären der Porsche SE auf der Homepage www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht.

[24] Honoraraufwand

Das gemäß § 285 Nr. 17 HGB für das Geschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH, Stuttgart, ist unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst und setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2011	RGJ 2010
Abschlussprüfungsleistungen	250	330
Andere Bestätigungsleistungen	3.525	0
Steuerberatungsleistungen	2.264	1.000
Sonstige Leistungen	1.095	787
	7.134	2.117

In der Position Abschlussprüfungsleistungen ist das gesamte Honorar für die Jahresabschlussprüfung sowie für die Konzernabschlussprüfung der Porsche SE erfasst. Der Anstieg der Honorare des Abschlussprüfers ist insbesondere auf Unterstützungsleistungen im Zusammenhang mit der geplanten Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen zurückzuführen.

In den Steuerberatungsleistungen sind Leistungen für das Vorjahr in Höhe von T€ 537 enthalten.

[25] Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Gesamtbezüge des Vorstands betragen für das Geschäftsjahr 2011 insgesamt 2.283 T€ (RGJ 2010: 944 T€). Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2011 belaufen sich auf 1.033 T€ (RGJ 2010: 640 T€). Die individualisierten Bezüge der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Porsche SE sind im Vergütungsbericht, der Teil des Lageberichts ist, dargestellt.

[26] Anteilsbesitzliste

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE			Eigenkapital	Ergebnis		Fuß-	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Verbundene Unternehmen - Inland										
Porsche Erste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart	EUR		100,00	-	100,00	19	-4			2011
Porsche Zwischenholding Konzern										
Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart	EUR		50,10	49,90	100,00	7.606.979	581.499			2011
Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	5.876.457	0			2011
ING Leasing GmbH & Co. Fox OHG, Börsen	EUR		-	95,00	95,00	95.114	212			2011
Karosseriewerk Porsche GmbH & Co. KG, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	1.534	95			2011
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg am Neckar	EUR		-	81,80	81,80	12.353	11.736			2011
PIKS Porsche-Information-Kommunikation-Services GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	790	0	¹⁾		2011
Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	700	0	¹⁾		2011
Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	9.125	0	¹⁾		2011
Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	43	0	¹⁾		2011
Porsche Engineering Group GmbH, Weissach	EUR		-	100,00	100,00	4.000	0	¹⁾		2011
Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	1.601	0	¹⁾		2011
Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	-64.561	1.349			2011
Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	24.052	0	¹⁾		2011
Porsche Financial Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	63	6			2011
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	2.500	0	¹⁾		2011
Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	65,00	65,00	16.098	124			2011
Porsche Logistik GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	1.000	0	¹⁾		2011
Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	2.500	0	¹⁾		2011
Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	1.700	0	¹⁾		2011

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis			
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	Landeswährung	Landeswährung	Fußnote
Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	2.000	0	¹⁾	2011	
Porsche Niederlassung Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	498	0	¹⁾	2011	
Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Mannheim	EUR		-	100,00	100,00	2.433	0	¹⁾	2011	
Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	2.500	0	¹⁾	2011	
Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg	EUR		-	100,00	100,00	58.311	0	¹⁾	2011	
Porsche Verwaltungsgesellschaft mbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	65,00	65,00	32	1		2011	
Porsche Vierte Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	23	0		2011	
Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	2.556	0	¹⁾	2011	
Widro GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	7	-11		2010	
Volkswagen Konzern										
VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg	EUR		32,19	-	32,19	19.459.423	3.417.823		2011	
4Collection GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	^{1) 5)}	2010	
ASB Autohaus Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	13.221	-	^{1) 14)}	2010	
AUDI AG, Ingolstadt	EUR		-	99,55	99,55	5.042.399	-	¹⁾	2011	
Audi Akademie GmbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	2.280	-	¹⁾	2011	
Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim	EUR		-	100,00	100,00	15.703	-	¹⁾	2011	
AUDI Immobilien GmbH & Co. KG, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	38.738	882		2011	
AUDI Immobilien Verwaltung GmbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	66	5		2011	
Audi Qualifizierungsgesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	25	-3	¹⁾	2011	
Audi Retail GmbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	79.377	-	¹⁾	2011	
Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	5.075	25		2011	
Audi Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	100	-	¹⁾	2011	
Audi Zentrum Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	4.599	-	¹⁾	2011	
AUDI Zentrum Berlin Lichtenberg GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	2.026	-	¹⁾	2011	
Audi Zentrum Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	8.477	-	¹⁾	2011	
Audi Zentrum Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	13.425	-	¹⁾	2011	
Audi Zentrum Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	12.799	998	¹⁾	2011	
Audi Zentrum Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	9.525	-	¹⁾	2011	
Audi Zentrum München GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	325	-	^{6) 13)}	2011	
Audi Zentrum Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	6.677	-	¹⁾	2011	
Aumonta GmbH, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	-	-	^{1) 7)}	2011	
Auto & Service PIA GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	9.381	247	⁷⁾	2010	
Auto Union GmbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	354	-	¹⁾	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis			Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.	Fuß- note	
Autohaus Gawe GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	307	-	¹⁾	2010	
Autohaus Leonrodstraße GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	243	-	^{1) 14)}	2010	
Automobilmanufaktur Dresden GmbH, Dresden	EUR		-	100,00	100,00	80.090	-	¹⁾	2010	
Automotive Safety Technologies GmbH, Gaimersheim	EUR		-	75,50	75,50	1.792	278		2010	
Autostadt GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	50	-	¹⁾	2010	
AutoVision GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	41.130	-	^{1) 14)}	2010	
AZU Autoteile und -zubehör Vertriebs GmbH, Dreieich	EUR		-	100,00	100,00	53	-2	⁵⁾	2010	
B. + V. Grundstücks- Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	76	5		2010	
B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	13.560	-1.356		2010	
Brandenburgische Automobil GmbH, Potsdam	EUR		-	100,00	100,00	2.739	159		2010	
Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	25	-	¹⁾	2010	
Carmeq GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	3.100	-	¹⁾	2010	
carmobility GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	250	-	¹⁾	2011	
CC WellCom GmbH, Potsdam	EUR		-	100,00	100,00	124.351	-	¹⁾	2011	
Daraja Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz-Kastel - Wiesbaden	EUR		-	94,00	94,00	0	-5	⁴⁾	2010	
Eberhardt Kraftfahrzeug GmbH & Co. KG, Ulm	EUR		-	98,59	98,59	512	1.131		2010	
Eberhardt Verwaltungsgesellschaft mbH, Ulm	EUR		-	100,00	100,00	36	0		2010	
Eurocar Beteiligungs GmbH & Co. KG, Freilassing	EUR		-	100,00	100,00	600	46	⁷⁾	2010	
Eurocar Beteiligungs Verwaltungs GmbH, Freilassing	EUR		-	90,00	90,00	22	-2	⁷⁾	2010	
Eurocar Deutschland Verwaltungs GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	23.739	-12	⁷⁾	2010	
Eurocar Immobilien GmbH & Co. KG, Freilassing	EUR		-	100,00	100,00	8.402	-3	⁷⁾	2010	
EURO-Leasing GmbH, Sittensen	EUR		-	100,00	100,00	18.635	-7.625	^{7) 10)}	2011	
Fahr- und Sicherheitstraining FuS GmbH, Ingolstadt	EUR		-	27,45	27,45	53	888		2010	
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Augsburg KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	1.965	-74	⁷⁾	2011	
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Ausbildungszentrum KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	354	328	⁷⁾	2011	
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	-	-10	⁷⁾	2011	
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Offenbach KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	-	-166	⁷⁾	2011	
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Verwaltung Nürnberg KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	841	815	⁷⁾	2011	
Groupe Volkswagen France	EUR		-	100,00	100,00	28	1		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis				
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	Landeswährung	Landeswährung	Fußnote	Jahr
Grundstücksgesellschaft mbH, Wolfsburg											
Haberl Beteiligungs-GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	16.174	-	^{1) 14)}	2010		
Held & Ströhle GmbH & Co. KG, Ulm	EUR		-	70,30	70,30	1.417	730	¹⁴⁾	2010		
Held & Ströhle GmbH, Ulm	EUR		-	70,30	70,30	82	6		2010		
Italdesign-Giugiaro Deutschland GmbH, Göttingen	EUR		-	100,00	100,00	97	69		2011		
Karosserie- und Lackierzentrum Potsdam GmbH & Co. KG, Potsdam	EUR		-	100,00	100,00	1.205	248		2010		
Karosserie- und Lackierzentrum Potsdam Verwaltungs-GmbH, Potsdam	EUR		-	100,00	100,00	50	2		2010		
Klappstein Nutzfahrzeuge Verwaltungs GmbH, Sittensen	EUR		-	100,00	100,00	-	-	^{7) 11)}	2011		
LOCATOR Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH und Volkswagen AG in GbR, Pullach i. Isartal	EUR		-	-	-	-	-		2011		
MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München	EUR		-	100,00	100,00	11.267	-2.621		2010		
MAHAG Beteiligungs GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	33	3		2010		
MAHAG GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	78.338	-	^{1) 14)}	2010		
MAHAG Holding GmbH & Co. oHG, München	EUR		-	100,00	100,00	3.336	1.538		2010		
MAHAG Münchener Automobil-Handel Haberl GmbH Dresden, Dresden	EUR		-	100,00	100,00	256	-	¹⁾	2010		
MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	100	-	¹⁾	2010		
MAHAG Sportwagen Zentrum München Süd GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	2.205	-	¹⁾	2010		
MAHAG Sportwagen-Zentrum GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	5.056	-	¹⁾	2010		
MAHAG Verwaltungs GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	-	-33		2010		
MAN Asset Finance GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	16.581	-	^{1) 7)}	2011		
MAN Diesel & Turbo SE, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	613.347	-	^{1) 7)}	2011		
MAN Erste Beteiligungs GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	-	-	⁷⁾	2011		
MAN Ferrostaal Beteiligungs GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	690.818	-	^{1) 7)}	2011		
MAN Finance International GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	70.466	-	^{1) 7)}	2011		
MAN Financial Services GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	42.213	-	^{1) 7)}	2011		
MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen	EUR		-	100,00	100,00	152.848	-	^{1) 7)}	2011		
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Alpha KG, München	EUR		-	100,00	100,00	5.100	-23	⁷⁾	2011		
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Beta KG, München	EUR		-	100,00	100,00	45.393	-2.363	⁷⁾	2011		
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Objekt Heilbronn KG, Oberhausen	EUR		-	100,00	100,00	-	-	⁷⁾	2011		
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Werk Deggendorf DWE KG, München	EUR		-	100,00	100,00	17.765	955	⁷⁾	2011		
MAN Grundstücksgesellschaft mbH, Oberhausen	EUR		-	100,00	100,00	-	-	^{1) 7)}	2011		
MAN HR Services GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	-	-	^{1) 7)}	2011		
MAN Immobilien GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	230	-	^{1) 7)}	2011		

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis			Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	Landeswährung	Landeswährung	
MAN IT Services GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	-	-	^{1) 7)}	2011	
MAN Leasing GmbH & Co. Epsilon KG, München	EUR		-	100,00	100,00	385	212	⁷⁾	2011	
MAN Leasing GmbH & Co. Gamma KG, München	EUR		-	100,00	100,00	-	-	⁷⁾	2011	
MAN Logistik GmbH, Salzgitter	EUR		-	100,00	100,00	-	-	^{1) 7)}	2011	
MAN Personal Services GmbH, Dachau	EUR		-	100,00	100,00	-	-	^{1) 7)}	2011	
MAN Roland Beteiligungs GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	470.183	-	^{1) 7)}	2011	
MAN SE, München	EUR		-	57,33	57,33	2.389.060	371.728		2011	
MAN Service und Support GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	69	-	^{1) 7)}	2011	
MAN Truck & Bus AG, München	EUR		-	100,00	100,00	925.550	-	^{1) 7)}	2011	
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	162.152	-	^{1) 7)}	2011	
MAN Truck & Bus Licence GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	-	-	⁷⁾	2011	
MAN Unterstützungskasse GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	-	-	⁷⁾	2011	
MAN Vermietungs GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	564	-	^{1) 7)}	2011	
MAN Versicherungsvermittlung GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	1.607	-	^{1) 7)}	2011	
MAN Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München	EUR		-	100,00	100,00	1.040	-	^{1) 7)}	2011	
MMI Marketing Management Institut GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	512	-	¹⁾	2010	
Motorent München Autovermietung GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	256	-	¹⁾	2010	
NEOPLAN Bus GmbH, Plauen	EUR		-	100,00	100,00	8.415	-	^{1) 7)}	2011	
NSU GmbH, Neckarsulm	EUR		-	100,00	100,00	326	-	¹⁾	2011	
Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pöcking	EUR		-	100,00	100,00	-	-	⁷⁾	2011	
POFIN Financial Services GmbH & Co. KG, Freilassing	EUR		-	100,00	100,00	92.232	1.748	⁷⁾	2010	
POFIN Financial Services Verwaltungs GmbH, Freilassing	EUR		-	100,00	100,00	86.897	34	⁷⁾	2010	
PoHo Beteiligungs GmbH, Freilassing	EUR		-	100,00	100,00	24	-39	⁷⁾	2010	
PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim	EUR		-	91,00	91,00	5.771	3.954	⁷⁾	2010	
quattro GmbH, Neckarsulm	EUR		-	100,00	100,00	100	-	¹⁾	2011	
Raffay Versicherungsdienst GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	153	-	¹⁾	2010	
Renk Aktiengesellschaft, Augsburg	EUR		-	76,00	76,00	197.064	27.907	⁷⁾	2011	
RENK Test System GmbH, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	1.851	817	⁷⁾	2011	
Rostock Diesel Service GmbH, Rostock	EUR		-	100,00	100,00	1.253	-	^{1) 7)}	2011	
Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	49.820	7.113		2010	
Scania Danmark GmbH, Flensburg	EUR		-	100,00	100,00	238	100		2010	
Scania Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	35.715	0		2010	
Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	33.101	-4.121		2010	
Scania Flensburg GmbH, Flensburg	EUR		-	100,00	100,00	421	63		2010	
Scania Versicherungsvermittlung GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	-	-	⁶⁾	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis			Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.	Fuß- note	
Scania Vertrieb und Service GmbH, Kerpen	EUR		-	100,00	100,00	5.665	541			2010
Scania Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	5.476	0			2010
Schwaba GmbH, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	14.064	2.427	7)		2010
Seat Deutschland GmbH, Weiterstadt	EUR		-	100,00	100,00	33.271	4.561			2010
SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Frankfurt	EUR		-	100,00	100,00	256	-54			2010
SITECH Sitztechnik GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	56.684	10.767			2010
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)		2010
Sportwagen GmbH Donautal, Ulm	EUR		-	100,00	100,00	1.805	-	1)		2010
tcu Turbo Charger GmbH, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	-	-	1) 7)		2011
Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	2.763	-	1)		2011
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	30.973	19.211	3) 13)		2011
Volim Volkswagen Immobilien Vermietgesellschaft für VW-/Audi-Händlerbetriebe mbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	26	-	1)		2011
Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	9.223	-	1)		2010
Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz	EUR		-	100,00	100,00	6.439	-	1) 14)		2010
Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt a.M.	EUR		-	100,00	100,00	2.979	-	1)		2010
Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	35.371	-	1)		2010
Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	626	626	13)		2010
VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	12.902	-	1)		2010
Volkswagen Automobile Region Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6) 13)		2011
Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim	EUR		-	100,00	100,00	7.425	-	1)		2010
Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	4.407	-	1)		2010
Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	3.939.684	-	1) 14)		2011
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)		2010
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	4.601.495	-	1) 14)		2011
Volkswagen Financial Services Beteiligungsgesellschaft mbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	511.016	-	1)		2011
Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)		2010
Volkswagen Group Partner Services GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	144	-	1)		2010
Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	189.018	8.802			2010

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	86.169	-	^{1) 14)}	2011	
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⁾	2011	
Volkswagen Logistics GmbH & Co. OHG, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	511	232.470		2010	
Volkswagen Logistics GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	863	118		2010	
Volkswagen Motorsport GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	3.138	-	¹⁾	2010	
Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH, Baunatal	EUR		-	52,80	52,80	28	0		2010	
Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal	EUR		-	53,64	53,64	47.000	94.556		2010	
Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück	EUR		-	100,00	100,00	10.511	381	¹⁾	2011	
Volkswagen Procurement Services GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	100	-	¹⁾	2010	
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	259	-	¹⁾	2010	
VOLKSWAGEN Retail GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	135.234	-	^{1) 14)}	2010	
Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	EUR		-	100,00	100,00	515.718	-	^{1) 14)}	2010	
Volkswagen Versicherung Aktiengesellschaft, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	42.055	-	¹⁾	2011	
Volkswagen Versicherungsvermittlung GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	49.529	-	¹⁾	2011	
Volkswagen Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Chemnitz	EUR		-	100,00	100,00	805	109	¹³⁾	2010	
Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich	EUR		-	100,00	100,00	8.969	-	¹⁾	2010	
Volkswagen-Bildungsinstitut GmbH, Zwickau	EUR		-	100,00	100,00	256	-	¹⁾	2011	
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	54.369	-	¹⁾	2011	
VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	134.414	-	¹⁾	2010	
VWL Funding 2008- 1 GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	⁵⁾	2010	
Weser-Ems Vertriebsgesellschaft mbH, Bremen	EUR		-	81,25	81,25	6.815	2.801		2010	
ZENDA Dienstleistungen GmbH, Würzburg	EUR		-	100,00	100,00	1.068	227		2010	
Verbundene Unternehmen - Ausland										
Porsche Holding Finance plc, Dublin	EUR			100,00	-	-	6.883	982		2011
Porsche Zwischenholding Konzern										
Centro Porsche Padova S.r.L., Padua	EUR		-	100,00	100,00	68	6		2011	
Dalegrid Ltd., Reading	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	0	0		2011	
EURO Select Quality Parts, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	-4	0		2011	
Farsund Aluminium Casting AS, Farsund	NOK	7,7590	-	70,00	70,00	15.100	0		2010	
LLC Porsche Center Moscow, Moskau	RUB	41,7640	-	100,00	100,00	357.335	162.648		2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis			
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	Landes- währung	Landes- währung	Fuß- note
LLC Porsche Financial Services Russland, Moskau	RUB	41,7640	-	100,00	100,00	15.675		5.675		2011
LLC Porsche Russland, Moskau	RUB	41,7640	-	100,00	100,00	1.157.770		455.150		2011
Mieschke Hofmann und Partner (Schweiz) AG, Zürich	CHF	1,2157	-	81,80	81,80	1.101		222		2011
Mieschke Hofmann und Partner USA, Atlanta/Georgia	USD	1,2940	-	100,00	81,80	225		25		2011
PCars LLC, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	9.003		-647		2011
PCREST, Halifax/Nova Scotia	CAD	1,3217	-	100,00	100,00	3		0		2011
PCTX LLC, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	498		0		2011
Porsacentre S.L., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	563		-123		2011
Porsamadrid S.L., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	2.476		211		2011
Porsche (China) Motors Limited , Guangzhou	RMB	8,1444	-	75,00	75,00	648.110		1.010.992		2011
Porsche Asia Pacific Pte. Ltd.	SGD	1,6821	-	100,00	100,00	3.980		1.091		2011
Porsche Auto Funding LLC, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	56.000		0		2011
Porsche Aviation Products, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	621		1		2011
Porsche Business Services, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	3.587		1.283		2011
Porsche Canadian Funding Limited Partnership, Mississauga/Ontario	CAD	1,3217	-	100,00	100,00	40.407		7.945		2011
Porsche Canadian Investment ULC, Halifax/Nova Scotia	CAD	1,3217	-	100,00	100,00	741		-2		2011
Porsche Capital LLC, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	18.232		16.715		2011
Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,2725	-	100,00	100,00	25.006		3.626		2011
Porsche Cars Canada Ltd., Toronto/Ontario	CAD	1,3217	-	100,00	100,00	17.266		7.747		2011
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	65.266		19.281		2011
Porsche Cars North America, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	238.082		85.193		2011
Porsche Center Pudong Ltd. , Shanghai	RMB	8,1444	-	75,00	75,00	97.222		76.229		2011
Porsche Central Eastern Europe s.r.o., Prag	CZK	25,7840	-	100,00	100,00	19.677		5.050		2011
Porsche Consulting Brasil Ltda., Sao Paulo	BRL	2,4145	-	100,00	100,00	-978		-1.249		2011
Porsche Consulting Italia S.r.L., Mailand	EUR		-	100,00	100,00	1.581		399		2011
Porsche Consulting, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	315		-185		2011
Porsche Design GmbH, Zell am See	EUR	1,0000	-	65,00	65,00	5.570		567		2011
Porsche Design Great Britain Limited, London	GBP	0,8353	-	65,00	65,00	-334		-620		2011
Porsche Design Group Asia Singapore PTE. LTD.	SGD	1,6821	-	100,00	100,00	167		67		2011
Porsche Design Italia S.r.L., Padua	EUR		-	65,00	65,00	62		-1		2011
Porsche Design of America, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	65,00	-2.186		207		2011
Porsche Design of France SARL, Serris	EUR		-	65,00	65,00	405		143		2011
Porsche Design Studio North America, Inc., Los Angeles/Kalifornien	USD	1,2940	-	100,00	65,00	48		0		2011

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Porsche Distribution S.A.S., Levallois-Perret	EUR		-	100,00	100,00	14.601	1.685		2011	
Porsche Engineering Services s.r.o., Prag	CZK	25,7840	-	100,00	100,00	24.333	6.295		2011	
Porsche Enterprises, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	149.800	-1.756		2011	
Porsche Financial Auto Securitization Trust 2011-1, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	15.692	4.692		2011	
Porsche Financial Management Services Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	424	70		2011	
Porsche Financial Services Australia, Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,2725	-	100,00	100,00	653	54		2011	
Porsche Financial Services Canada G.P., Mississauga/Ontario	CAD	1,3217	-	100,00	100,00	16.981	432		2011	
Porsche Financial Services France S.A., Boulogne-Billancourt	EUR		-	100,00	100,00	9.491	1.151		2011	
Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	65.049	7.283		2011	
Porsche Financial Services Italia S.p.A., Padua	EUR		-	100,00	100,00	22.053	3.213		2011	
Porsche Financial Services Japan K.K., Tokyo	JPY	100,1802	-	100,00	100,00	3.230.084	169.539		2011	
Porsche Financial Services Schweiz AG , Zug/Steinhausen	CHF	1,2157	-	100,00	100,00	4.291	2.196		2011	
Porsche Financial Services, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	37.787	5.442		2011	
Porsche France S.A., Boulogne-Billancourt	EUR		-	100,00	100,00	62.230	7.901		2011	
Porsche Funding LLC, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	0	0		2011	
Porsche Funding Ltd. Partnership, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	284.408	23.659		2011	
Porsche Haus S.r.L., Mailand	EUR		-	100,00	100,00	-580	-596		2011	
Porsche Hong Kong Limited , Hong Kong	HKD	10,0520	-	75,00	75,00	247.673	1.287.827		2011	
Porsche Ibérica S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	65.528	3.893		2011	
Porsche Innovative Lease Owner Trust 2011-1, Lisle/Illinois	USD	1,2940	-	100,00	100,00	47.379	2.379		2011	
Porsche International Financing plc, Dublin	EUR		-	100,00	100,00	43.076	2.303		2011	
Porsche International Reinsurance Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	25.958	5.703		2011	
Porsche Investment Corporation, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	105	0		2011	
Porsche Italia S.p.A., Padua	EUR		-	100,00	100,00	96.106	1.513		2011	
Porsche Japan K.K., Tokyo	JPY	100,1802	-	100,00	100,00	2.107.718	581.381		2011	
Porsche Latin America, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	1.276	169		2011	
Porsche Lease Owner Trust 2009, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	705	7.405		2011	
Porsche Leasing Ltd., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	0	0		2011	
Porsche Liquidity LLC, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	21.952	20.423		2011	
Porsche Logistic Services LLC, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	945	302		2011	
Porsche Middle East FZE, Dubai	USD	1,2940	-	100,00	100,00	30.406	8.960		2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Porsche Motorsport North America, Inc., Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	5.853	1.084		2011	
Porsche Retail Group Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,2725	-	100,00	100,00	11.667	1.507		2011	
Porsche Retail Group Ltd., Reading	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	7.795	205		2011	
Porsche Reverse Inquiry Venerable Amortizing Trust, Wilmington/Delaware	USD	1,2940	-	100,00	100,00	127	9.434		2011	
Porsche Schweiz AG , Zug/Steinhausen	CHF	1,2157	-	100,00	100,00	3.606	197		2011	
Porsche Services España S.L., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	422	-71		2011	
Porsche Services Singapore	SGD	1,6821	-	100,00	100,00	500	0		2011	
PPF Holding AG, Zug	CHF	1,2157	-	100,00	100,00	4.293	13		2011	
Volkswagen Konzern										
1998 Ltd., Springfield, Virginia	USD	1,2939	-	100,00	100,00	16.661	502		2010	
AB Dure, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
AB Folkvagn, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
AB Scania-Vabis, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
ABCIS Aubiere SNC, Aubière	EUR		-	100,00	100,00	-	-28	7)	2010	
ABCIS Bretagne S.A., Morlaix	EUR		-	100,00	100,00	1.828	236	7)	2010	
ABCIS Centre S.A.S., Clermont Ferrand	EUR		-	100,00	100,00	6.521	947	7)	2010	
ABCIS Picardie S.A.S., Saint Maximin	EUR		-	100,00	100,00	5.609	671	7)	2010	
ABCIS Pyrenees S.A.S., Billere	EUR		-	100,00	100,00	6.881	1.088	7)	2010	
AC2A S.A.R.L., Cosne cours sur Loire	EUR		-	100,00	100,00	6	26	7)	2010	
Aconcagua Vehículos Comerciales S.A., Mendoza	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	14.812	4.589		2010	
Ainax AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Aktiebolaget Tönseth & Co, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	9.028	509		2010	
Allmobil Autohandelsgesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	5.197	1.345	7)	2010	
ALSASAUTO S.A.S., Vétraz-Monthoux	EUR		-	100,00	100,00	2.678	26	7)	2010	
Alsauto S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	1.477	-6	7)	2010	
Amer Assurantien B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Apolo Administradora de Bens S/S Ltda., São Bernardo do Campo, SP	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	0	0		2010	
ARAC GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	2.977	482	7)	2010	
ASSIVALO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS AUXILIARES DO SETOR DE SEGUROS LTDA., São Paulo	BRL	2,4159	-	70,00	70,00	1.695	73		2010	
Astur Wagen, S.A., Gijón	EUR		-	100,00	100,00	3.316	18		2010	
Audi (China) Enterprise Management Co. Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	221.016	163.144		2011	
Audi Akademie Hungaria Kft., Győr	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	70.771	17.383		2010	
Audi Australia Pty. Ltd., Zetland	AUD	1,2723	-	100,00	100,00	93.362	6.921		2011	
AUDI AUSTRALIA RETAIL OPERATIONS PTY LTD, Zetland	AUD	1,2723	-	100,00	100,00	1.643	478		2011	
Audi Brasil Distribuidora de Veículos Ltda.,	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	150.857	107.036		2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
São Paulo										
AUDI BRUSSELS PROPERTY S.A./N.V., Brüssel	EUR		-	100,00	100,00	77.894	736	4) 6)		2011
AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel	EUR		-	100,00	100,00	430.784	23.604			2011
AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Győr	EUR		-	100,00	100,00	5.972.382	759.180			2011
AUDI HUNGARIA SERVICES Zrt., Győr	EUR		-	100,00	100,00	8.980.361	261	4) 6)		2011
Audi Japan K.K., Tokio	JPY	100,2000	-	100,00	100,00	7.415.736	210.123			2011
Audi Japan Sales K.K., Tokio	JPY	100,2000	-	100,00	100,00	1.439.670	259.796			2011
Audi Real Estate S.L., El Prat de Llobregat	EUR		-	100,00	100,00	24.330	-69			2010
Audi Retail Barcelona, S.A., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	209	-1			2010
Audi Retail Madrid, S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	2.252	22			2010
AUDI SINGAPORE PTE. LTD., Singapur	SGD	1,6819	-	100,00	100,00	29.169	7.587	12)		2011
AUDI TAIWAN CO., LTD., Taipeh	TWD	39,2297	-	100,00	100,00	764.710	326.415			2011
Audi Tooling Barcelona, S.L., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	3.132	1.368			2010
Audi Volkswagen Korea Ltd., Seoul	KRW	1.498,6900	-	100,00	100,00	65.119.869	21.933.382			2011
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai	USD	1,2939	-	100,00	100,00	53.105	15.187			2011
Auto Doetinchem B.V., Doetinchem	EUR		-	100,00	100,00	20	0	7)		2010
Auto Garage de l'Ouest S.A.S., Orvault	EUR		-	100,00	100,00	2.920	190	7)		2010
Auto Services Landi SNC, Plouigneau	EUR		-	100,00	100,00	193	101	7)		2010
Autohaus Robert Stipschitz GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	4.563	297	7)		2010
Automobiles Villers Services S.A.S., Villers-Cotterêts	EUR		-	100,00	100,00	374	103			2010
Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese	EUR		-	100,00	100,00	836.752	-24.140	12) 14)		2011
Automotores del Atlantico S.A., Mar del Plata	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	16.997	3.145			2010
Automotores Pesados S.A., Tucumán	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	31.931	4.859			2010
Autosphere Ellada S.A., Athen	EUR		-	100,00	100,00	-	-1.321	7)		2010
Autovisão Brasil Desenvolvimento de Negócios Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	101	-42			2010
AutoVision Magyarország Kft., Győr	EUR		-	100,00	100,00	1.841	781			2010
AutoVision S.A., Brüssel	EUR		-	100,00	100,00	2.476	240			2009
AUTOVISION SLOVAKIA, s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	235	237			2010
Auto-Z Autozubehörhandels-gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	4.691	2.272	7)		2010
A-Vision - Prestação de Serviços á Indústria Automóvel, unipessoal, Lda., Palmela	EUR		-	100,00	100,00	2.730	848			2010
A-Vision People, Empresa de trabalho temporário, unipessoal, Lda., Palmela	EUR		-	100,00	100,00	440	384			2010
Banco Volkswagen S.A., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	1.857.676	274.549			2010
Basa S.A.S., Niort	EUR		-	100,00	100,00	3.357	640	7)		2010
Bawaria Motors Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	29.413	8.483	7)		2010
Bayern Aix S.A.S., Aix en Provence	EUR		-	100,00	100,00	2.040	344	7)		2010
Bayern Automobiles S.A.S., Mèrignac	EUR		-	100,00	100,00	1.622	152	7)		2010
Bayern Landes Pays Basque S.A.S. (Garage Durruty), Bayonne	EUR		-	100,00	100,00	1.789	152	7)		2010
Bayern Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	9.507	1.743	7)		2010

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis			
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	Landeswährung	Landeswährung	Fußnote
Bayern Salon de Provence SARL, Salon de Provence	EUR		-	100,00	100,00	-	-	-25	7)	2010
Beauciel Automobiles SAS, La Chaussée Saint Victor	EUR		-	100,00	100,00	2.587	571	7)	2010	
Beers Deutschland B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Beers N.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	101.933	285		2010	
Beijing Jun Bao Jie Automobile Repair and Maintenance Co., Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	63.467	7.244	7)	2010	
Beijing Jun Bao Jie Automobile Sales and Service Co., Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	7.830	2.685	7)	2010	
Bentley Insurance Services Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Bentley Motor Cars Export Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Bentley Motor Cars, Inc., Boston	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Bentley Motor Export Services Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Bentley Motors Canada Ltd./ Ltee., Montreal	CAD	1,3215	-	100,00	100,00	1.818	68	12)	2010	
Bentley Motors Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-210.800		2010	
Bentley Motors, Inc., Boston	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Bil-Forum AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Blitz B.V., Utrecht	EUR		-	100,00	100,00	-	0	7)	2010	
Blitz Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	2.476	315	7)	2010	
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	4.997	913		2010	
C.C.A. Holding S.A.S., Saint Doulichard	EUR		-	100,00	100,00	4.329	433	7)	2010	
Caribbean Power Application, S.L., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
Cariviera S.A.S., Nizza	EUR		-	100,00	100,00	324	15		2010	
Carla Cardona Company SARL, Salon de Provence	EUR		-	100,00	100,00	-	3	7)	2010	
Carrosserie 16 S.A.R.L., Champniers	EUR		-	100,00	100,00	252	8	7)	2010	
Centrales Diesel Export SAS, Villepinte	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
Centre Automobile De La Riviera Car S.A.S., Nizza	EUR		-	100,00	100,00	1.255	161		2010	
Centro Técnico de SEAT, S.A., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	128.898	43		2010	
Centro Usato Sangallo S.r.l., Florenz	EUR		-	100,00	100,00	55	3		2011	
Codema Comercial e Importadora Ltda., Guarulhos	BRL	2,4159	-	99,99	99,99	135.057	28.851		2010	
Cofia S.A., Paris	EUR		-	100,00	100,00	151	-14	7)	2010	
COFICAL RENK Mancais do Brasil LTDA, Guaramirim	BRL	2,4159	-	98,00	98,00	-	-	7)	2011	
Cofora Ellada S.A., Athen	EUR		-	100,00	100,00	1.709	-782	7)	2010	
Cofora Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	56.261	1.004	7)	2010	
Compagnie Fonciere Raison - Cofora S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	22.002	2.181	7)	2010	
Consórcio Nacional Volkswagen - Administradora de Consórcio Ltda., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	152.034	11.354		2010	
Corre Automobile S.A., Villemandeur	EUR		-	100,00	100,00	1.607	104	7)	2010	
Crewe Genuine Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Croix Mesnil SCI, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	178	116	7)	2010	
de Bois B.V., Velp	EUR		-	100,00	100,00	1.551	1.235	7)	2010	
de Bois Utrecht B.V., Utrecht	EUR		-	100,00	100,00	1.037	0	7)	2010	
de Bois Zeist B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	668	0	7)	2010	
de Witte Holding B.V., Den Bosch	EUR		-	100,00	100,00	-	0	7)	2010	
Dearborn Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	5.267	106	7)	2010	
Delta Invest Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	3.276	-625	7)	2010	
DFM Verzekeringen B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Diffusion Automobile de Charente S.A.S., Champniers	EUR		-	100,00	100,00	2.103	387	7)	2010	
Diffusion Automobile du Nord (Dianor) S.A.S., Roncq	EUR		-	100,00	100,00	1.973	389	7)	2010	
Diffusion Automobile Girondine S.A.S., Mérignac	EUR		-	100,00	100,00	59	-48	7)	2010	
Diffusion Automobile Lilleroise (DAL) S.A.R.L., Henin Beaumont	EUR		-	100,00	100,00	-	1	7)	2010	
Din Bil Fastigheter Malmö AB, Malmö	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	654	-8		2010	
Din Bil Helsingborg AB, Helsingborg	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	13.322	217		2010	
Din Bil Stockholm Norr AB, Kista	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	11.652	48	5)	2010	
Din Bil Stockholm Söder AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	25.537	102	5)	2010	
Din Bil Sverige AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	389.555	157.009		2010	
Dispro S.A.S., Poitiers	EUR		-	100,00	100,00	-	-126	7)	2010	
Distribution Automobiles Bethunoise S.A.S., Fouquières-les-Béthunes	EUR		-	100,00	100,00	2.015	172	7)	2010	
Donbas-Scan-Service LLC, Makeyevka	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	19.924	-90		2010	
Duverney Automobiles S.A.S., St. Jean de Maurienne	EUR		-	100,00	100,00	1.968	241	7)	2010	
Duverney Savoie Automobiles S.A.S., St. Alban Laysse	EUR		-	100,00	100,00	5.595	987	7)	2010	
Duverney Val Savoie Automobiles S.A.S., St. Alban Laysse	EUR		-	100,00	100,00	3.380	586	7)	2010	
Dynamate AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	36.874	27.811		2010	
Dynamate Industrial Services AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	8.687	-33.720		2010	
DynaMate IntraLog AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	4.157	-9.011		2010	
Dynamic Automobiles S.A.S., Annemasse	EUR		-	100,00	100,00	1.342	87	7)	2010	
e4t electronics for transportation s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	7.969	7.748		2010	
EKRIS Holding B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	12.446	0	7)	2010	
Ekris Motorsport B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	-	2	7)	2010	
Ekris Retail B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	14.251	1.672	7)	2010	
Ekris Trading B.V., Duiven	EUR		-	100,00	100,00	-	0	7)	2010	
Elgersma B.V., IJsselstein	EUR		-	100,00	100,00	702	527	7)	2010	
ERF (Holdings) plc, Swindon	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
ERF Limited, Middlewich	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	1.286	0	7)	2011	
Etablissement Duverney & Cie S.A.S., St.-Alban-Laysse	EUR		-	100,00	100,00	15.054	5.778	7)	2010	
Etablissements A. Cachera S.A.R.L., Oignies	EUR		-	100,00	100,00	177	83	7)	2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Etablissements A. Gardin S.A.S., Terville	EUR		-	100,00	100,00	2.408	101	7)	2010	
EuRent Autovermietung Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	800.705	85.671	7)	2010	
Eurent Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	1.472	10	7)	2010	
Eurocar Immobili Italia s.r.l., Udine	EUR		-	100,00	100,00	9.526	158	7)	2010	
Eurocar Italia s.r.l., Udine	EUR		-	100,00	100,00	9.529	184	7)	2010	
Euro-Leasing A/S, Padborg	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
EURO-Leasing Hellas E.P.E., Thessaloniki	EUR		-	90,00	90,00	-	-	7) 11)	2011	
EURO-LEASING Sp. z o.o., Szczecin	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
European Engineering Enterprise S.R.L. - in Liquidation, Turin	EUR		-	100,00	100,00	-	-	2)	2011	
Europeisk Biluthyrning AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	25.384	-4.512		2010	
EVDK GmbH, Kiev	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	-	-293	7)	2010	
Exclusive Cars Vertriebs GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	1.966	62	7)	2010	
Fastighets AB Katalysatorn, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn, Malmö	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	18.821	1		2010	
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	55.160	5.990		2010	
Fastighetsaktiebolaget Motorblocket, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	100	11		2010	
Fastighetsaktiebolaget Vindbron, Göteborg	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	18.467	2.994		2010	
Ferruform AB, Luleå	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	133.782	-20.125		2010	
Fifty Two Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
FMF Fahrzeug Miet und Finanz AG, Seuzach	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	420	108		2010	
Futurauto S.A., Poitiers	EUR		-	100,00	100,00	619	-17	7)	2010	
FWAU Holding S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	44.667	3	7)	2010	
Garage André Floc S.A.S., Cesson Sévigne	EUR		-	100,00	100,00	3.177	602	7)	2010	
Garage de la Lys Englos les Geants S.A.S., Sequedin	EUR		-	100,00	100,00	1.901	450	7)	2010	
Garage de Witte B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	60	-32	7)	2010	
Garage Robert Bel S.A.S., Annemasse	EUR		-	100,00	100,00	1.393	225	7)	2010	
Garage Vetterli AG, Seuzach	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	3.903	490		2010	
GB&M Garage et Carrosserie SA, Vernier	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	4.466	1		2010	
Gearbox del Prat, S.A., El Prat de Llobregat	EUR		-	100,00	100,00	123.500	8.500		2010	
Glider Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Global Automotive C.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	4.163.122	1.949.810		2010	
Global Automotive Finance C.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	507.497	-133		2010	
Global VW Automotive B.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	100.961	8.415		2010	
Grands Garages de Provence SNC, Aix en Provence	EUR		-	100,00	100,00	7.794	595	7)	2010	
Grands Garages de Touraine SNC, St. Cyr sur Loire	EUR		-	100,00	100,00	6.147	365	7)	2010	
Grands Garages du Berry S.A., Saint Maur	EUR		-	100,00	100,00	1.365	162	7)	2010	
Grands Garages du Biterrois S.A.S., Béziers	EUR		-	100,00	100,00	4.396	685	7)	2010	
Griffin Automotive Ltd., Road Town, British Virgin Islands	TWD	39,2297	-	100,00	100,00	58.617	41.083		2010	
Groupe VOLKSWAGEN France s.a., Villers- Cotterêts	EUR		-	100,00	100,00	245.574	53.217		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Gulf Turbo Services LLC, Doha	QAR	4,7165	-	55,00	55,00	-	-	7)	2011	
Guyonnet Duperat Automobile (GDA) S.A.R.L., Ruffec	EUR		-	34,01	34,01	-	-	7)	2010	
H. J. Mulliner & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Hamlin Services LLC, Wilmington, Delaware	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Hangzhou Jun Bao Hang Automobile Sales & Services Co., Ltd., Hangzhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	190.282	48.335	7)	2010	
Houdstermaatschappij Plesman I B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	12.993	0	7)	2010	
Houdstermaatschappij Plesman II B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	2.076	-46	7)	2010	
HV Developpement Belgique SPRL, Marquain	EUR		-	100,00	100,00	301	300	7)	2010	
IMMOSADA SARL, Dunkerque	EUR		-	100,00	100,00	-	-327	7)	2010	
Import Volkswagen Group s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	558.777	138.130		2010	
INIS International Insurance Service s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	24.893	19.393		2010	
Instituto para Formación y Desarrollo Volkswagen, S.C., Puebla/Pue.	MXN	18,0512	-	100,00	100,00	13.637	4.274		2010	
Intercar Austria GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	8.841	4.160	7)	2010	
InterRent Biluthyrning AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
IPECAS-Gestao de Imoveis S.A., Algés (Lissabon)	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Italdesign Giugiaro Barcelona S.L., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	4.705	482		2011	
Italdesign-Giugiaro Berci S.a.s. - in Liquidation, Paris	EUR		-	100,00	100,00	0	-2.535	2)	2009	
Italdesign-Giugiaro S.p.A., Turin	EUR		-	90,10	90,10	125.898	-2.227	14)	2010	
Italscania S.p.A., Trento	EUR		-	100,00	100,00	49.023	13.354		2010	
J. Duverney Annemasse SAS, Annemasse	EUR		-	100,00	100,00	2.740	428	7)	2010	
J. Duverney Evian SARL, Evian les Bains	EUR		-	100,00	100,00	320	63	7)	2010	
J. Duverney SARL, Thonon les Bains	EUR		-	100,00	100,00	2.581	587	7)	2010	
J.M.C. Autos S.A.S., Charmeil	EUR		-	100,00	100,00	1.224	202	7)	2010	
James Young Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	8)	2011	
Javel Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	5.692	596	7)	2010	
Jiaxing Jun Bao Hang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiaxing	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	52.848	19.780	7)	2010	
Jinhua Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jinhua City	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	72.394	38.732	7)	2010	
Jinhua Jun Bao Hang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jinhua	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	82.663	19.691	7)	2010	
Kiev-Scan LLC, Makarow	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	24.444	-1.085		2010	
La Difference Automobile S.A.S., La Teste de Buch	EUR		-	100,00	100,00	1.037	83	7)	2010	
La Fonciere Marjolin SCI, Paris	EUR		-	100,00	100,00	841	381	7)	2010	
LAM d.o.o., Velika Gorica	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	11.399	-611	7)	2010	
Lamina Auto Sp. z o.o., Piaseczno	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	5.466	267	7)	2010	
Lark Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Lauken International S.A., Montevideo	UYU	25,8410	-	100,00	100,00	91.525.006	18.774.975		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fuß-note	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Lauken S.A., Montevideo	UYU	25,8410	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Le Grand Garage Piscenois SARL, Pezenas	EUR		-	100,00	100,00	1.588	344	7)	2010	
Leioa Wagen, S.A., Lejona (Vizcaya)	EUR		-	100,00	100,00	4.080	782		2010	
Levante Wagen, S.A., Valencia	EUR		-	100,00	100,00	4.572	819		2010	
Limited Liability Company Volkswagen Bank RUS, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	1.693.629	-66.371	4) 12)	2010	
Limited Liability Company Volkswagen Financial Services RUS, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	379.236	-55.736		2010	
Limited Liability Company Volkswagen Group Finanz, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	329.563	37.328		2010	
Lion Air Services, Inc., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Lion Motors Sp. z o.o., Piaseczno	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	-	-321	7)	2010	
LKW Komponenten s.r.o., Banovce nad Bebravou	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
LLC Autobusnaya Leasingovaya Compania Scania, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	13.069	-4.352		2010	
LLC Automotive Components International RUS, Kaluga	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	9.369	3	5)	2010	
LLC MAN Truck & Bus Production RUS, Sankt Petersburg	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	444.547	-43.254	7)	2011	
LLC MAN Truck and Bus RUS, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	2.631.446	774.436	7)	2011	
LLC Petroskan, St. Petersburg	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	76.828	-54.074		2010	
LLC Scania Leasing, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	408.037	385.399		2010	
LLC Scania Peter, St. Petersburg	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	219.856	-27.367		2010	
LLC Scania Service, Golitsino	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	764.433	44.057		2010	
LLC Scania-Rus, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	1.723.528	191.955		2010	
LLC VOLKSWAGEN Group Rus, Kaluga	RUB	41,7650	-	93,78	93,78	14.808.504	685.604		2010	
MAHAG Kufstein GmbH, Kufstein	EUR		-	100,00	100,00	2	53		2010	
Málaga Wagen, S.A., Málaga	EUR		-	100,00	100,00	1.212	15		2010	
MAN Accounting Center Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	2.563	-552	7)	2011	
MAN Automotive (South Africa) (Pty.) Ltd., Johannesburg	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	437.906	58.058	7) 10)	2011	
MAN B&W Diesel Electrical Services Ltd., Essex	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
MAN B&W Diesel Services Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Bus & Coach (Pty.) Ltd., Olifantsfontein	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
MAN Bus Sp. z o.o., Tarnowo Podgorne	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	1.576.581	120.221	7)	2011	
MAN Camions & Bus SAS, Evry Cedex	EUR		-	100,00	100,00	43.026	-12.311	7) 10)	2011	
MAN Capital Corporation, New Jersey	USD	1,2939	-	100,00	100,00	171.197	-3.108	7)	2011	
MAN Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd t/a, Centurion	ZAR	10,4830	-	70,00	70,00	-	-	7) 11)	2011	
MAN Credit società finanziaria S.r.l., Dossobuono di Villafranca VR	EUR		-	100,00	100,00	1.789	1.187	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Australia Pty. Ltd., North Ryde	AUD	1,2723	-	100,00	100,00	17.639	6.905	7)	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
MAN Diesel & Turbo Benelux B.V., Schiedam	EUR		-	100,00	100,00	4.795	1.059	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Benelux N.V., Antwerpen	EUR		-	100,00	100,00	9.842	2.529	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Brasil Limitada, Rio de Janeiro	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	23.132	-1.016	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Bulgaria EOOD, Varna	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Canada Ltd., Oakville	CAD	1,3215	-	100,00	100,00	1.436	434	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Canarias S.L., Las Palmas	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Chile Limitada, Valparaíso	CLP	672,5600	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo China Production Co. Ltd., Changzhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	59.926	-50.723	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Costa Rica Limitada, San Jose	CRC		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo España S.A.U., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo France SAS, Villepinte	EUR		-	100,00	100,00	65.677	19.078	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Guatemala Ltda., Guatemala City	GTQ	10,1224	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Hellas Ltd., Piraeus	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,1588	-	100,00	100,00	49.159	20.467	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo India Ltd., Aurangabad	INR	68,7130	-	73,44	73,44	619.173	74.826	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Italia S.r.l., Genua	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Japan Ltd., Kobe	JPY	100,2000	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Kenya Ltd., Nairobi	KES	109,7800	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Korea Ltd., Pusan	KRW	1.498,6900	-	100,00	100,00	13.266.404	2.808.857	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Latvia SIA, Riga	LVL	0,6995	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,1055	-	49,00	49,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Middle East (LLC), Dubai	AED		-	100,00	100,00	20.687	15.714	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Norge A/S, Oslo	NOK	7,7540	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo North America Inc., Woodbridge	USD	1,2939	-	100,00	100,00	12.627	-139	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Operations Pakistan (Private) Ltd., Lahore	PKR	116,4560	-	100,00	100,00	109.816	31.037	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Pakistan (Private) Limited, Lahore	PKR	116,4560	-	100,00	100,00	34.550	-56.861	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Panama Enterprises Inc., Panama-Stadt	PAB	1,2951	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Philippines Inc., Manila	PHP	56,7540	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Poland Sp. z o.o., Gdansk	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Portugal, Unipessoal, Lda., Setúbal	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Qatar Navigation LLC, Doha	QAR	4,7165	-	49,00	49,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Russia Ltd., Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fuß-note	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
MAN Diesel & Turbo Saudi Arabia LLC, Jeddah	SAR	4,8573	-	100,00	100,00	1.892	-1.861	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Schweiz AG, Zürich	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	142.748	31.452	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Shanghai Co., Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	63.761	13.179	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,6819	-	100,00	100,00	23.397	15.259	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo South Africa (Pty) Ltd., Elandsfontein	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	221.516	42.239	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo Sverige AB, Goteborg	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel & Turbo UK Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	50.079	12.178	7)	2011	
MAN Diesel Shanghai Co. Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	70.084	15.434	7)	2011	
MAN Diesel South Africa (Proprietary) Limited, Kapstadt	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel Turbochargers Shanghai Co. Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Diesel ve Turbo Satis Servis Limited Sirketi, Istanbul	TRY	2,4432	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach	USD	1,2939	-	100,00	100,00	30.279	5.980	7)	2011	
MAN ERF Ireland Properties Limited, Dublin	EUR		-	100,00	100,00	-	-587	7)	2011	
MAN Finance and Holding S.a r.l., Luxemburg	EUR		-	100,00	100,00	1.904.728	163.129	7)	2011	
MAN Financial Services España S.L., Coslada (Madrid)	EUR		-	100,00	100,00	-	-12.561	7)	2011	
MAN Financial Services GesmbH, Eugendorf	EUR		-	100,00	100,00	6.163	1.198	7)	2011	
MAN Financial Services LLC, Moskau	RUB	41,7650	-	100,00	100,00	761.042	66.911	7)	2011	
MAN Financial Services plc, Swindon (Wiltshire)	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	49.416	4.513	7)	2011	
MAN Financial Services Poland Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	8.283	2.071	7)	2011	
MAN Financial Services Portugal, Unipessoal, Lda, Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	-	-725	7)	2011	
MAN Financial Services SAS, Evry Cedex	EUR		-	100,00	100,00	7.848	200	7)	2011	
MAN Financial Services SpA, Dossobuono di Villafranca VR	EUR		-	100,00	100,00	12.057	-5.150	7)	2011	
MAN Financial Services Tuketici Finansmani A.S., Ankara	EUR		-	99,99	99,99	4.798	377	7)	2011	
MAN Gospodarska vozila Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	16.353	189	7)	2011	
MAN Hellas Truck & Bus S.A., Peristeri-Athen	EUR		-	100,00	100,00	376	-800	7)	2011	
MAN Iberia S.A.U., Coslada (Madrid)	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
MAN Iran Power Sherkate Sahami Khass, Teheran	IRR	14.471,0000	-	96,00	96,00	-	-	7)	2011	
MAN IT Services Österreich GesmbH, Steyr	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
MAN Kamion s Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszti	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	5.685.404	691.716	7)	2011	
MAN Kamyon ve Otobs Ticaret A.S., Ankara	EUR		-	100,00	100,00	20.601	-1.403	7)	2011	
MAN Last og Bus A/S, Glostrup	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	76.275	12.301	7)	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
MAN Last og Buss A/S, Lorenskog	NOK	7,7540	-	100,00	100,00	-	-51.040	7)	2011	
MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	3.678.065	491.658	7)	2011	
MAN Location & Services S.A.S., Evry Cedex	EUR		-	100,00	100,00	-	-2.975	7)	2011	
MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GesmbH, Wien	EUR		-	100,00	100,00	25.634	1.700	7)	2011	
MAN Nutzfahrzeuge Österreich AG, Steyr	EUR		-	100,00	100,00	434.026	112.293	7)	2011	
MAN Nutzfahrzeuge Österreich Holding AG, Steyr	EUR		-	99,99	99,99	365.894	2.229	7)	2011	
MAN Properties (Midrand) (Pty.) Ltd., Midrand	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
MAN Properties (Pinetown) (Pty.) Ltd., Pinetown	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
MAN Properties (Pty.) Ltd., Johannesburg	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
MAN Rental Filial af Euro Leasing A/S, Helsingborg	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
MAN Truck & Bus (Korea) Limited, Seoul	KRW	1.498,6900	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang	MYR	4,1055	-	70,00	70,00	-	-	7)	2011	
MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty.) Ltd., Johannesburg	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
MAN Truck & Bus Asia Pacific Co., Ltd., Bangkok	THB	40,9910	-	99,99	99,99	-	-	7)	2011	
MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestlice	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	852.441	45.650	7)	2011	
MAN Truck & Bus Iberia S.A.U., Coslada (Madrid)	EUR		-	100,00	100,00	-	-15.513	7) 10)	2011	
MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Verona	EUR		-	100,00	100,00	5.175	-3.277	7)	2011	
MAN Truck & Bus Kazakhstan LLP, Almaty	KZT	192,3300	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Truck & Bus Mexico S.A. de C.V., El Marques	MXN	18,0512	-	100,00	100,00	62.349	-187.809	7)	2011	
MAN Truck & Bus Middle East and Africa FZE, Dubai	AED		-	100,00	100,00	8.055	8.727	7)	2011	
MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem (Brüssel)	EUR		-	100,00	100,00	114.103	99.733	7) 10)	2011	
MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	EUR		-	100,00	100,00	20.791	5.407	7)	2011	
MAN Truck & Bus Portugal S.U. Lda., Algés (Lissabon)	EUR		-	100,00	100,00	6.888	-2.073	7) 10)	2011	
MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	41.625	152	7)	2011	
MAN Truck & Bus Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,6819	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	8.978	932	7)	2011	
MAN Truck & Bus Sverige AB, Kungens Kurva	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	11.603	1.874	7)	2011	
MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Truck & Bus UK Limited, Swindon (Wiltshire)	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	150.660	18.074	7)	2011	
MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich AG, Wien	EUR		-	100,00	100,00	127.148	-5.407	7)	2011	
MAN Truck and Bus pvt. Ltd., Mumbai	INR	68,7130	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fuß-note	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	549.547	88.830	7)	2011	
MAN Turbo (UK) Limited, London	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
MAN Turbo India Pvt. Ltd., Baroda (Vadodara)	INR	68,7130	-	100,00	100,00	510.125	129.055	7)	2011	
MAN Türkiye A.S., Akyurt Ankara	EUR		-	99,99	99,99	59.411	14.828	7)	2011	
MAN West-Vlaanderen N.V., Kobbegem	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Marly Autolosange SAS, Marly	EUR		-	100,00	100,00	547	36	7)	2010	
MB Motors Sp. z o.o., Piaseczno	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	6.923	229	7)	2010	
MBC Mobile Bridges Corp., Houston, Texas	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
MCA S.A.S., Champniers	EUR		-	100,00	100,00	1.199	36	7)	2010	
Meridional Auto S.A.S., Nimes	EUR		-	100,00	100,00	1.304	212	7)	2010	
Metalock Denmark A/S, Kopenhagen	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
Mirrlees Blackstone Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
MKB Lease B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	8.715	1.510	7)	2010	
MML S.p.A., Sant' Agata Bolognese	EUR		-	100,00	100,00	2.865	455		2011	
Motorcam S.A., Don Torcuato	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	45.089	10.147		2010	
MULTIMARCAS CORRETORA DE SEGUROS S/S LTDA., Sao Paulo	BRL	2,4159	-	99,98	99,98	20	-		2010	
Multi-Services Autos Chat. SAS, Chatellerault	EUR		-	100,00	100,00	463	48	7)	2010	
Nefkens Brabant B.V., Eindhoven	EUR		-	100,00	100,00	2.300	527	7)	2010	
Nefkens Gooi-en Eemland B.V., Hilversum	EUR		-	100,00	100,00	1.602	519	7)	2010	
Nefkens Leeuw B.V., Utrecht	EUR		-	100,00	100,00	10.346	0	7)	2010	
Nefkens Noord B.V., Groningen	EUR		-	100,00	100,00	2.542	620	7)	2010	
Nefkens Oost B.V., Apeldoorn	EUR		-	100,00	100,00	1.572	263	7)	2010	
Nefkens Utrecht B.V., Utrecht	EUR		-	100,00	100,00	978	454	7)	2010	
Nefkens Vastgoed B.V., Utrecht	EUR		-	100,00	100,00	11	1.190	7)	2010	
Neoman France Eurl, Noisy-le-Grand	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Neoplan Immobilier SARL, Evry Cedex	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Ningbo Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Ningbo	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	90.799	32.586	7)	2010	
Niort Automobiles S.A.S., Niort	EUR		-	100,00	100,00	1.672	304	7)	2010	
NIRA Dynamics AB, Linköping	SEK	8,9120	-	94,66	94,66	36.992	81		2010	
Norsk Scania AS, Oslo	NOK	7,7540	-	100,00	100,00	183.039	114.443		2010	
Norsk Scania Eindom AS, Oslo	NOK	7,7540	-	100,00	100,00	33.133	739		2010	
NSAA S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	1.417	6	7)	2010	
Ocean Automobile S.A.S., Orvaut	EUR		-	100,00	100,00	2.178	414	7)	2010	
Oerstad Investments LLP, London	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
Oreda S.A.S., La Chapelle Saint Mesmin	EUR		-	100,00	100,00	1.062	-109	7)	2010	
Oy Klappstein AB, Helsinki	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Oy Scan-Auto Ab, Helsinki	EUR		-	100,00	100,00	28.140	13.369		2010	
PARIS EST EVOLUTION SAS, Saint Thibault des Vignes	EUR		-	100,00	100,00	3.918	652	7)	2010	
Park Ward & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Park Ward Motors Inc., Wilmington, Delaware	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Paxman Diesels Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
PBO S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	215	8	7)	2010	
PBS Turbo s.r.o., Velká Bíteš	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	286.494	64.888	7)	2011	
PCK GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	25.937	-147	7)	2010	
Perform2gether AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
PGA Ellada E.P.E., Athen	EUR		-	100,00	100,00	-	-6.564	7)	2010	
PGA Group S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	125.798	483	7)	2010	
PGA Motors B.V., Utrecht	EUR		-	100,00	100,00	31.697	-1.288	7)	2010	
PGA Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	158.053	14.116	7)	2010	
PGA Nederland N.V., Utrecht	EUR		-	100,00	100,00	12.546	-3.025	7)	2010	
PGA Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	16.851	115	7)	2010	
PGA S.A., Paris	EUR		-	99,99	99,99	75.334	3.979	7)	2010	
PGA Trésorerie S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	931	650	7)	2010	
Plesman Valet Parking B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	613	131	7)	2010	
Porsche Albania Sh.p.k., Tirana	ALL	138,6600	-	100,00	100,00	652.966	-6.260	7)	2010	
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H. & Co. OG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	2.316	20.990	7)	2010	
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	37	-1	7)	2010	
Porsche Automotive Investment GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	45.795	-921	7)	2010	
Porsche Bank AG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	260.063	35.677	7)	2010	
Porsche Bank Hungaria Zrt., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	7.435.239	-1.318.073	7)	2010	
Porsche Bank Romania S.A., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	47.060	-2.628	7)	2010	
Porsche BG EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	25.891	3.551	7)	2010	
Porsche Broker Asigurari s.r.l., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	27.401	20.890	7)	2010	
Porsche Clearing Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	2.329	777	7)	2010	
Porsche Colombia SAS, Bogotá	COP	2.512,0000	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Porsche Corporate Finance GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	813.516	13.247	7)	2010	
Porsche Group S.R.L., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	39	-1	7)	2010	
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	85.373	84.902	7)	2010	
Porsche Hungaria Kereskedelmi Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	14.212.707	1.739.774	7)	2010	
Porsche Immobilien BG EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	20.936	379	7)	2010	
Porsche Immobilien CZ spol. s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	564.778	33.601	7)	2010	
Porsche Immobilien GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	21.670	1.172	7)	2010	
Porsche Immobilien GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	674.472	-22	7)	2010	
Porsche Immobilien Slovakia spol s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	13.951	23	7)	2010	
Porsche Immobilien SRL, Voluntari	RON	4,3233	-	100,00	100,00	134.263	932	7)	2010	
Porsche Immobilien Ukraine GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	58.669	-17.320	7)	2010	
Porsche Immobilienverwaltungs Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	5.424.766	-6.130	7)	2010	
Porsche Informatik GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	6.506	2.034	7)	2010	
Porsche Insurance Broker BG EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	1.224	1.528	7)	2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fuß- note	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Porsche Inter Auto BG EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	3.686	- 783	7)	2010	
Porsche Inter Auto CZ spol. s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	624.021	176.089	7)	2010	
Porsche Inter Auto d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	7.960	471	7)	2010	
Porsche Inter Auto d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	44.816	- 307	7)	2010	
Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	68.128	24.190	7)	2010	
Porsche Inter Auto Hungaria Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	2.581.208	297.885	7)	2010	
Porsche Inter Auto Romania S.R.L., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	43.665	3.933	7)	2010	
Porsche Inter Auto S d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	-	- 63.618	7)	2010	
Porsche Inter Auto Slovakia spol. s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	10.239	2.397	7)	2010	
Porsche Inter Auto Ukraine GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	981	- 1.352	7)	2010	
Porsche Konstruktionen GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	117.651	67.487	7)	2010	
Porsche Kosova Sh.p.k., Pristina	EUR		-	100,00	100,00	-	- 52	7)	2010	
Porsche Kredit in Leasing SLO d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	27.698	1.211	7)	2010	
Porsche L.S. Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	673.498	- 742.157	7)	2010	
Porsche Leasing BG EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	8.400	- 595	7)	2010	
Porsche Leasing d.o.o. Podgorica, Podgorica	EUR		-	100,00	100,00	583	341	7)	2010	
Porsche Leasing d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	111.099	- 10.607	7)	2010	
Porsche Leasing dooel Skopje, Skopje	MKD	61,7200	-	100,00	100,00	61.333	26.996	7)	2010	
Porsche Leasing Romania IFN S.A., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	173.814	32.606	7)	2010	
Porsche Leasing SCG d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	221.921	- 38.180	7)	2010	
Porsche Leasing SLO d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	19.130	1.543	7)	2010	
Porsche Leasing Ukraine GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	2.376	1.947	7)	2010	
Porsche Macedonia dooel, Skopje	MKD	61,7200	-	100,00	100,00	429.811	26.897	7)	2010	
Porsche Management GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	30	- 5	4)	2010	
Porsche Mobilit d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	15.828	5.975	7)	2010	
Porsche Mobility d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	-	- 834.316	7)	2010	
Porsche Mobility GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	7.571	- 1.175	7)	2010	
Porsche Mobility s.r.l., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	16.115	15.999	7)	2010	
Porsche Partner d.o.o. Belgrad, Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	-	- 2.977	7)	2010	
Porsche Pensionskasse AG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	2.400	33	7)	2010	
Porsche Retail GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	33	- 4	7)	2010	
Porsche Romania s.r.l., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	299.269	86.958	7)	2010	
Porsche SCG d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	296.080	- 17.095	7)	2010	
Porsche Slovakia spol. s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	18.221	4.719	7)	2010	
Porsche Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	36.636	5.967	7)	2010	
Porsche System Engineering Ltd., Zürich	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	4.932	1.626	7)	2010	
Porsche Ukraine GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	47.243	- 6.975	7)	2010	
Porsche Versicherungs AG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	34.568	6.916	7)	2010	
Porsche Versicherungsagentur GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Porsche Versicherungsvermittlung Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	6.400	237.225	7)	2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Porsche Werbemittlung GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	788	353	7)	2010	
Porsche Zagreb d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	307.528	14.638	7)	2010	
Porsche Zastupanje u Osiguranju d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	559	724	7)	2010	
Porsche Zavarovalno Zastopnistvo d.o.o., Laibach	EUR		-	100,00	100,00	175	90	7)	2010	
Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	-	100,00	100,00	448	-61		2010	
Précision Automobiles S.A., Paris	EUR		-	100,00	100,00	1.355	150	7)	2010	
Privas Automobiles SNC, Coux	EUR		-	100,00	100,00	133	25	7)	2010	
Proarga, S.L., Pontevedra	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Prophi S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	4.379	2.689	7)	2010	
PT MAN Diesel & Turbo Indonesia, Jakarta	IDR	11.731,4700	-	92,62	92,62	-	-	7)	2011	
PUTT ESTATES (PROPRIETARY) LIMITED, Upington	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	1.797	-149	3)	2011	
Railway Mine & Plantation Equipment Ltd., London	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
Raven Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Reliable Vehicles Ltd., London	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
RENK (UK) Ltd., London	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
RENK Corporation, Duncan	USD	1,2939	-	100,00	100,00	6.384	1.260	7)	2011	
RENK France S.A.S., Saint-Ouen-l'Aumône	EUR		-	100,00	100,00	6.523	2.618	7)	2011	
RENK LABECO Test Systems Corporation, Mooresville	USD	1,2939	-	100,00	100,00	876	74	7)	2011	
RENK Transmisyon Sanayi A.S., Istanbul	TRY	2,4432	-	55,00	55,00	-	-	7)	2011	
RENK-MAAG GmbH, Winterthur	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	9.601	2.023	7)	2011	
Riviera Technic S.A.S., Mougins	EUR		-	100,00	100,00	1.209	534		2010	
Roosevelt II S.A.S., St Alban Laysse	EUR		-	100,00	100,00	373	14	7)	2010	
Ruston & Hornsby Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
Ruston Diesels Ltd., Stockport	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5) 7)	2011	
S. des Automobiles de la Thierache S.A.S., Hirson	EUR		-	100,00	100,00	949	318	7)	2010	
S.A.N.D. Automobiles S.A.S., Loison-sous-Lens	EUR		-	100,00	100,00	1.973	1.088	7)	2010	
S.A.R.L. Alize Automobile, Cébazat	EUR		-	100,00	100,00	366	40	7)	2010	
S.A.R.L. Domes Automobiles, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	321	42	7)	2010	
S.A.R.L. Garage du Rond Point, Courrières	EUR		-	100,00	100,00	35	-45	7)	2010	
S.A.R.L. JP Cresson, Hellemmes	EUR		-	100,00	100,00	64	121	7)	2010	
S.A.R.L. Lys Contrôle, Nieppe	EUR		-	100,00	100,00	68	7	7)	2010	
S.A.R.L. Mondial Diffusion, Roncq	EUR		-	100,00	100,00	453	96	7)	2010	
S.A.R.L. Premium BUC, Buc	EUR		-	100,00	100,00	41	0	7)	2010	
S.A.R.L. SV Auto, Sauzé Vaussais	EUR		-	100,00	100,00	-	-16	7)	2010	
S.A.R.L. Woippy Automobiles, Woippy	EUR		-	100,00	100,00	-	5	7)	2010	
S.A.S. Autolosange, Metz	EUR		-	100,00	100,00	2.355	300	7)	2010	
S.A.S. BBM 77, St. Thibault des Vignes	EUR		-	100,00	100,00	1.710	339	7)	2010	
S.A.S. Diffusion Automobile Calaisienne,	EUR		-	100,00	100,00	1.726	282	7)	2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Calais										
S.A.S. Evrard GGL, Lievin	EUR		-	100,00	100,00	1.097	259	7)	2010	
S.A.S. Garage Chevalier, Longueville les Metz	EUR		-	100,00	100,00	1.664	55	7)	2010	
S.A.S. Garage de la Gohelle, Sains en Gohelle	EUR		-	100,00	100,00	899	134	7)	2010	
S.A.S. Garage de la Lys NGA, Longuenesse	EUR		-	100,00	100,00	1.582	271	7)	2010	
S.A.S. Garage de la Lys, Nieppe	EUR		-	100,00	100,00	2.737	530	7)	2010	
S.A.S. Gardin, Terville	EUR		-	100,00	100,00	3.080	104	7)	2010	
S.A.S. GGBA, Henin Beaumont	EUR		-	97,50	97,50	83.867	16.706	7)	2010	
S.A.S. Grand Garage de la route de Dunkerque, Gravelines	EUR		-	100,00	100,00	741	121	7)	2010	
S.A.S. Immogeb, Henin Beaumont	EUR		-	100,00	100,00	-	-228	7)	2010	
S.A.S. Jacques Carlet, Mozac	EUR		-	100,00	100,00	4.180	945	7)	2010	
S.A.S. Lens Location, Loison sous Lens	EUR		-	100,00	100,00	1.735	391	7)	2010	
S.A.S. Longwy Espace Automobile, Mexy	EUR		-	100,00	100,00	581	-47	7)	2010	
S.A.S. Nouveau Garage des Flandres, Wormhout	EUR		-	100,00	100,00	-	-15	7)	2010	
S.A.S. Nouveaux Garages Lensois, Loison sous Lens	EUR		-	100,00	100,00	2.140	397	7)	2010	
S.A.S. Premium Automobiles, Paris	EUR		-	100,00	100,00	2.378	569	7)	2010	
S.A.S. Premium II, Montigny le Bretonneux	EUR		-	100,00	100,00	2.983	874	7)	2010	
S.A.S. Premium Picardie, Rivery	EUR		-	100,00	100,00	2.078	432	7)	2010	
S.A.S. Premium Velizy, Hellemmes	EUR		-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
S.A.S. Sancar, Chasseneuil-du-Poitou	EUR		-	100,00	100,00	7.541	1.248	7)	2010	
S.A.S. Sandrah, Henin Beaumont	EUR		-	100,00	100,00	1.592	427	7)	2010	
S.A.S. Saneg, Carvin	EUR		-	100,00	100,00	1.347	298	7)	2010	
S.A.S. Scania Holding France, Angers	EUR		-	100,00	100,00	58.971	8.356		2010	
S.A.S. SNAT, Tourcoing	EUR		-	100,00	100,00	1.394	55	7)	2010	
S.A.S. Vitry Automobiles, Vitry sur Seine	EUR		-	100,00	100,00	1.255	87	7)	2010	
SACN - Société Automobile Chauny Noyon S.A.S., Chauny	EUR		-	100,00	100,00	1.569	232	7)	2010	
SADA S.A.S., Dunkerque	EUR		-	100,00	100,00	1.035	89	7)	2010	
Sadal S.A.S., Vetrax Monthoux	EUR		-	100,00	100,00	4.941	950	7)	2010	
Safi S.A.S., Vitry sur Seine	EUR		-	100,00	100,00	5.279	289	7)	2010	
Saint Marcellin Automobiles S.A.R.L., Saint Marcellin	EUR		-	100,00	100,00	348	13	7)	2010	
Saintalb S.A.S., St. Alban Laysse	EUR		-	100,00	100,00	2.525	164	7)	2010	
SAS Call Services, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	182	79	7)	2010	
SAS Nouveaux Garages de l'Artois, Arras	EUR		-	100,00	100,00	4.710	731	7)	2010	
SAS PGA FI, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	138	56	7)	2010	
Savoie Renault Occasion (Sareno) S.A.R.L., St Pierre d'Albigny	EUR		-	100,00	100,00	208	-17	7)	2010	
SCA Vision, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	1.294	-4	7)	2010	
Scan Siam Service Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	-	100,00	100,00	11.685	6.491		2010	
Scanexpo International S.A., Montevideo	UYU	25,8410	-	100,00	100,00	183.208.831	35.212.828		2010	
Scanexpo S.A., Montevideo	UYU	25,8410	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Scania (Hong Kong) Limited, Hong Kong	HKD	10,0510	-	100,00	100,00	-	4.775		2010	
Scania (Malaysia) SDN BHD, Kuala Lumpur	MYR	4,1055	-	100,00	100,00	46.162	16.417		2010	
Scania AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	62,64	62,64	16.401.174	5.012.413		2010	
Scania Administradora de Consórcios Ltda., Cotia	BRL	2,4159	-	99,99	99,99	81.167	22.793		2010	
Scania Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	289.079	99.283		2010	
Scania Asset Management AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	10.527.408	-2.080		2010	
Scania Australia Pty. Ltd., Campbellfield	AUD	1,2723	-	100,00	100,00	34.376	9.530		2010	
Scania Austria, Brunn am Gebirge	EUR		-	99,00	99,00	-	-	7)	2011	
Scania Banco S.A., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	79.279	-1.365		2010	
Scania Beers Rayon III B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Beers Rayon IV B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Beers Rayon IX B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Beers Rayon V B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Beers Rayon VI B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Beers Rayon VII B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Beers Rayon VIII B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Beers Rayon X B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Beers Rayon XI B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Belgium SA-NV, Neder-Over-Heembeek	EUR		-	100,00	100,00	72.415	15.675		2010	
Scania Biler A/S, Ishøj	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	22.130	-21.550		2010	
Scania Bosnia Herzegovina d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	2.648	-225		2010	
Scania Botswana (Pty) Ltd., Gaborone	BWP	9,6986	-	100,00	100,00	8.448	2.856		2010	
Scania Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	11.692	1.773		2010	
Scania Bus & Coach UK Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Bus Belgium N.V.-S.A., Diegem	EUR		-	100,00	100,00	28.016	-415		2010	
Scania Bus Financing AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	200	2.277		2010	
Scania Bus Nordic AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Central Asia LLP, Almaty	KZT	192,3300	-	100,00	100,00	1.047.244	-40.669		2010	
Scania Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	672,5600	-	100,00	100,00	8.792.128	2.514.007		2010	
Scania Colombia S.A., Bogota	COP	2.512,0000	-	100,00	100,00	354.454	-917.531		2010	
Scania Comercial, S.A. de C.V., Queretaro	MXN	18,0512	-	99,99	99,99	317.968	16.911		2010	
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd., Bangalore	INR	68,7130	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Scania Commercial Vehicles Renting S.L., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	5.139	-760		2010	
Scania Commerciale S.p.A., Trento	EUR		-	100,00	100,00	6.350	282		2010	
Scania Credit AB, Södertälje	EUR		-	100,00	100,00	5.420	-3.496		2010	
Scania Credit Hrvatska d.o.o., Rakitje	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	1.000	-4.303		2010	
Scania Credit Romania IFN S.A., Ciorogârla	RON	4,3233	-	100,00	100,00	-	10.031		2010	
Scania Credit Ukraine Ltd., Kiev	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	184.415	2.909		2010	
Scania CV AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	25.476	5.360		2010	
Scania Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	242.777	47.160		2010	
Scania Danmark A/S, Herlev	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	36.528	-12.746		2010	
Scania Danmark Eiendom ApS, Ishøj	DKK	7,4342	-	100,00	100,00	60.838	3.838		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fuß- note	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Scania de Venezuela S.A., Valencia	VEF	5,5627	-	100,00	100,00	9.822	1.729		2010	
Scania del Peru S.A., Lima	PEN	3,4927	-	100,00	100,00	49.745	5.993		2010	
Scania Delivery Center AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	9	6.514		2010	
Scania Driver Training SRL, Ilfov	RON	4,3233	-	100,00	100,00	-	-73		2010	
Scania Eesti AS, Tallinn	EEK	15,6466	-	100,00	100,00	58.797	4.742		2010	
Scania Europe Holding B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	-	-23.635		2010	
Scania Finance Belgium N.V.-S.A., Neder-Over-Heembeek	EUR		-	100,00	100,00	16.298	1.214		2010	
Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	-	-2.778		2010	
Scania Finance Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	672,5600	-	100,00	100,00	151.092	-265.905		2010	
Scania Finance Czech Republic Spol. s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	458.297	29.767		2010	
Scania Finance France S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	45.073	407		2010	
Scania Finance Great Britain Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	40.550	3.840		2010	
Scania Finance Hispania EFC S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	9.632	-4.582		2010	
Scania Finance Holding AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	6.807	-20.106		2010	
Scania Finance Holding Great Britain Ltd., London	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	3.769	0		2010	
Scania Finance Ireland Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	21	-179		2010	
Scania Finance Italy S.p.A., Mailand	EUR		-	100,00	100,00	29.764	923		2010	
Scania Finance Korea Ltd., Seoul	KRW	1.498,6900	-	100,00	100,00	40.323.410	5.200.220		2010	
Scania Finance Luxembourg S.A., Münsbach	EUR		-	100,00	100,00	1.748	-429		2010	
Scania Finance Magyarország zrt., Biatorbágy	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	184.627	-104.770		2010	
Scania Finance Nederland B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	38.587	3.600		2010	
Scania Finance Polska Sp.z o.o., Nadarzyn	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	116.981	20.493		2010	
Scania Finance Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,2723	-	100,00	100,00	2	0		2010	
Scania Finance Schweiz AG, Kloten	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	3.053	1.576		2010	
Scania Finance Slovak Republic s.r.o., Senec	EUR		-	100,00	100,00	582	-5.667		2010	
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd., Aeronon Gauteng	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	227.378	58.022		2010	
Scania Finans AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	149.441	-13.458		2010	
Scania France S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	42.631	8.602		2010	
Scania Great Britain Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	44.668	27.045		2010	
Scania Group Treasury Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		-	100,00	100,00	23.779.392	461.342		2010	
Scania Hispania Holding S.L., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	4.590	-22		2010	
Scania Hispania S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	10.639	1.948	10)	2010	
Scania Holding Europe AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-337	8)	2010	
Scania Holding Inc., Wilmington	USD	1,2939	-	100,00	100,00	12.617	-407		2010	
Scania Hrvatska d.o.o., Zagreb	HRK	7,5370	-	100,00	100,00	3.032	-11.314		2010	
Scania Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	1.758.117	29.520		2010	
Scania Infomate, Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	2.093	78		2010	
Scania Infotronics AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Insurance Belgium N.V., Neder-Over-	EUR		-	100,00	100,00	81	19		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fuß- note	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Heembeek										
Scania Insurance Nederland B.V., Middelharnis	EUR		-	100,00	100,00	821	153			2010
Scania Investimentos Imobiliários S.A., Santa Iria de Azóla	EUR		-	100,00	100,00	1.573	-110			2010
Scania IT AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	49.484	8.095			2010
Scania IT France S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	1.202	95			2010
Scania Japan Limited, Tokio	JPY	100,2000	-	100,00	100,00	73.614	2.038			2010
Scania Korea Ltd., Seoul	KRW	1.498,6900	-	100,00	100,00	31.071.039	3.639.895			2010
Scania Kringlan AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-		5)	2011
Scania Latin America Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	942	1.135			2010
Scania Latvia SIA, Riga	LVL	0,6995	-	100,00	100,00	2.856	-148			2010
Scania Leasing d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	613	-47			2010
Scania Leasing Ireland Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	-	-		5)	2011
Scania Leasing Österreich Ges.m.b.H., Brunn am Gebirge	EUR		-	100,00	100,00	7.646	-2.872			2010
Scania Lizing Kft., Biatorbágy	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	411.626	-29.115			2010
Scania Location S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	26.093	2.239			2010
Scania Luxembourg S.A., Münsbach	EUR		-	99,90	99,90	2.648	-196			2010
Scania -Lviv LLC, Lviv	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	-	-		6)	2011
Scania Marketing Support AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-		5)	2011
Scania Maroc S.A., Casablanca	MAD	11,1189	-	100,00	100,00	34.875	17.233			2010
Scania Milano S.p.A., Trento	EUR		-	100,00	100,00	358	-42			2010
Scania Nederland B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	11.014	-19.056			2010
Scania Nederland Holding B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	-	-		5)	2011
Scania Networks B.V., Den Haag	EUR		-	100,00	100,00	2.537	235			2010
Scania Omni AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	4.838	55.219			2010
Scania Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		-	100,00	100,00	9.925	2.761			2010
Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		-	100,00	100,00	18.643	-7			2010
Scania Overseas AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	43.921	731			2010
Scania Parts Logistics AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	120	0			2010
Scania Plan S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	1.051	-88			2010
Scania Polska S.A., Warschau	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	109.488	17.341			2010
Scania Portugal S.A., Santa Iria de Azóia	EUR		-	100,00	100,00	3.031	2			2010
Scania Production Angers S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	29.172	660			2010
Scania Production Meppel B.V., Meppel	EUR		-	100,00	100,00	10.105	1.197			2010
Scania Production Slupsk S.A., Slupsk	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	42.348	4.228			2010
Scania Production Zwolle B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	44.793	3.879			2010
Scania Projektfinans AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-		6)	2011
Scania Properties Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-		5)	2011
Scania Real Estate AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	81.135	-180			2010
Scania Real Estate Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		-	100,00	100,00	6.805	208			2010
Scania Real Estate Belgrad d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	1.007	-53			2010
Scania Real Estate Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9558	-	100,00	100,00	-	-		6)	2011

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Scania Real Estate Lund AB, Lund	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	105	5		2010	
Scania Real Estate Romania SRL, Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Scania Real Estate s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	5	0		2010	
Scania Real Estate Schweiz AG, Zürich	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	1.000	16		2010	
Scania Real Estate Services AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	89.454	34.334		2010	
Scania Real Estate The Netherlands B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	15.232	953		2010	
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L., Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Scania Rent Romania SRL, Bukarest	RON	4,3233	-	96,00	96,00	30	32		2010	
Scania Romania SRL, Bukarest	RON	4,3233	-	100,00	100,00	15.726	-72		2010	
Scania Sales (China) Co. Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	41.435	-8.071		2010	
Scania Sales and Services AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	2.251.916	277.299		2010	
Scania Schweiz AG, Kloten	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	19.025	14.812		2010	
Scania Services Del Perú S.A., Lima	PEN	3,4927	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
Scania Services S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	7.820	311		2010	
Scania Servicios, S.A. de C.V., Queretaro	MXN	18,0512	-	99,99	99,99	9.807	-912		2010	
Scania Siam Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	-	99,99	99,99	193.030	-30.174		2010	
Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	-	100,00	100,00	72.584	2.423		2010	
Scania Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,6819	-	100,00	100,00	7.378	2.373		2010	
Scania Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	12.118	186		2010	
Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	4.412	295	14)	2010	
Scania South Africa Pty. Ltd., Sandton	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	413.102	110.736		2010	
Scania Srbija d.o.o., Belgrad	RSD	106,8500	-	100,00	100,00	67.217	1.704		2010	
Scania Sverige Bussar AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Scania Tanzania Ltd., Dar Es Salaam	TZS	2.052,9800	-	100,00	100,00	8.887.673	532.037		2010	
Scania Thailand Co. Ltd., Bangkok	THB	40,9910	-	99,99	99,99	56.375	3.620		2010	
Scania Trade Development AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	271.095	-1.127		2010	
Scania Transportlaboratorium AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	1.400	0		2010	
Scania Treasury AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	6.665.421	116.087		2010	
Scania Treasury Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	22.457.080	379.008		2010	
Scania Treasury Luxembourg S.a.r.l., Luxemburg	GBP		-	100,00	100,00	4.224	28.644		2010	
Scania Truck Financing AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	1.320	601	5)	2010	
Scania Trucks & Buses AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	137.588	-7		2010	
Scania Tüketici Finansmanı A.S., Istanbul	TRY	2,4432	-	100,00	100,00	10.660	-3.430		2010	
Scania Ukraine LLC, Kiev	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	12.641	1.229		2010	
Scania USA Inc., San Antonio, Texas	USD	1,2939	-	100,00	100,00	2.890	-1.327		2010	
Scania Used Vehicles AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-318	-11.494		2010	
Scania-Bilar Sverige AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	141.567	154.628		2010	
Scania-MAN Administration A.p.S., Frederiksberg	EUR		-	100,00	100,00	82	0	6)	2011	
Scanlink Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
SCANRENT - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A., Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	1.889	-510		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Scantruck Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
SCI 108 Rue Pasteur, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	70	68	7)	2010	
SCI Actipolis, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	29	27	7)	2010	
SCI Carlet, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	427	103	7)	2010	
SCI Carrefour de Courrieres, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	851	66	7)	2010	
SCI Carsan, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	389	87	7)	2010	
SCI de la rue des Chantiers, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	-	-19	7)	2010	
SCI de la rue du Blason, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	60	59	7)	2010	
SCI de Loison, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	9	7	7)	2010	
SCI des Petites Haies de Valenton, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	51	50	7)	2010	
SCI des Pres, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	3	1	7)	2010	
SCI Dieu & Compagnie, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	190	188	7)	2010	
SCI du Boulevard d'halluin, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	23	22	7)	2010	
SCI du Fond du Val, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	42	40	7)	2010	
SCI du Pont Rouge, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	203	171	7)	2010	
SCI du Prieure, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	102	90	7)	2010	
SCI du Ruisseau, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	47	46	7)	2010	
SCI Faema, Villers Cotterets	EUR		-	100,00	100,00	126	38	7)	2010	
SCI Foch 47, Morlaix	EUR		-	100,00	100,00	94	19	7)	2010	
SCI GMC, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	432	227	7)	2010	
SCI Heninoise de l'Automobiles, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	-	-62	7)	2010	
SCI Lea, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	111	109	7)	2010	
SCI Les Champs Dronckaert, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	54	53	7)	2010	
SCI Les Ribes Plein Sud, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	588	298	7)	2010	
SCI Lievinoise, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	85	83	7)	2010	
SCI MV, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	30	0	7)	2010	
SCI Novo Lavoisier, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	63	62	7)	2010	
SCI R19, St. Jean de Maurienne	EUR		-	100,00	100,00	165	150	7)	2010	
SCI Santa Sofia, St. Alban Laysse	EUR		-	100,00	100,00	111	63	7)	2010	
SCI SCENI II, St.-Alban-Laysse	EUR		-	100,00	100,00	11	0	7)	2010	
SCI Servagnin, St. Alban Laysse	EUR		-	100,00	100,00	-	-129	7)	2010	
SCI Sipamar, Thonon les Bains	EUR		-	100,00	100,00	75	52	7)	2010	
SCI Thomas, Hellemmes	EUR		-	100,00	100,00	18	14	7)	2010	
SCI Vrillonnerie, Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	189	106	7)	2010	
SEAT Center Arrábida - Automóveis, Lda., Setúbal	EUR		-	100,00	100,00	527	247		2010	
SEAT Motor España S.A., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	9.464	-757		2010	
SEAT Portugal Unipessoal, Lda., Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	1.389	268		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Seat Saint-Martin S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	348	- 38		2010	
SEAT Sport S.A., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	3.981	20		2010	
SEAT, S.A., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	736.000	- 103.900		2010	
Securycar S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	557	3.016	7)	2010	
SERGO ARHKON GmbH, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	365	- 407	7)	2010	
SERVILEASE, S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	3.140	- 2.148		2010	
Sevilla Wagen, S.A., Sevilla	EUR		-	100,00	100,00	6.763	866		2010	
SITECH Sp.z o.o., Polkowice	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	483.098	64.334		2010	
SKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	75.681.737	9.403.540	12)	2010	
SKODA AUTO India Private Limited, Aurangabad	INR	68,7130	-	100,00	100,00	2.352.372	- 134.386		2010	
SKODA AUTO POLSKA S.A., Poznan	PLN	4,4580	-	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	
ŠkoFIN s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	4.674.640	521.275		2010	
Smit & Co. Zwolle B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	-	343	7)	2010	
SNC ABCIS Clermont, Fitz James	EUR		-	100,00	100,00	13	12	7)	2010	
SNC Grands Garages de Provence-Garage Central, Les Angles	EUR		-	100,00	100,00	407	125	7)	2010	
SNC Stylauto 79, Niort	EUR		-	100,00	100,00	25	14	7)	2010	
SNC Stylauto 86, Poitiers	EUR		-	100,00	100,00	253	5	7)	2010	
SNC Sud Berry Auto, Argenton sur Creuse	EUR		-	100,00	100,00	79	29	7)	2010	
Sochaux Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	36.084	2.613	7)	2010	
Société Angérienne de Véhicules Industriels (SAVIA) S.A.S., Chauray	EUR		-	100,00	100,00	3.977	355	7)	2010	
Société Civile Immobilière du Billumont, Roncq	EUR		-	100,00	100,00	212	151	7)	2010	
Société Commerciale Automobile du Poitou S.A.S. (SCAP), Poitou	EUR		-	100,00	100,00	8.273	1.130	7)	2010	
Société Commerciale Diffusion Automobile du Poitou S.A.S. (SC DAP), Poitou	EUR		-	100,00	100,00	2.609	511	7)	2010	
Société de Distribution Automobile Laonnaise S.A.S., Chambry	EUR		-	100,00	100,00	2.019	332	7)	2010	
Société de Mécanique de Précision de l'Aubois, Jouet	EUR		-	100,00	100,00	1.150	- 17	7)	2011	
Société de Vente d'Automobiles de Creteil SVAC S.A.S., Creteil	EUR		-	100,00	100,00	1.377	148	7)	2010	
Société des Automobiles du Soissonnais S.A.S., Billy-sur-Aisne	EUR		-	100,00	100,00	1.880	352	7)	2010	
Société des Etablissements Michel Saint Aubin S.A.R.L., Ste Maure de Tourraine	EUR		-	100,00	100,00	588	14	7)	2010	
Société d'Exploitation Garage Carlet S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	865	397	7)	2010	
SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE AUDI SARL, Paris	EUR		-	100,00	100,00	17.879	96		2011	
Société Valentinoise de Commerce Automobile - SOVACA S.A.S., Valence	EUR		-	100,00	100,00	3.455	439	7)	2010	
Södertälje Bil Invest AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	327.000	188.435		2010	
Södertälje Bilkredit AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Sofidem SAS, Saint Thibault des Vignes	EUR		-	100,00	100,00	3.161	88	7)	2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Solovi S.A.S., Saint Jean d'Angely	EUR		-	100,00	100,00	168	-5	7)	2010	
Somat S.A.R.L., St. Cyr sur Loire	EUR		-	100,00	100,00	874	12	7)	2010	
Sonauto Accessoires S.A., Cergy Pontoise	EUR		-	100,00	100,00	-	1.527	7)	2010	
Southway Scania Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
SRE Holding Sàrl, Münsbach	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
Stockholms Industriassistans AB, Stockholm	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	10.638	-1.441		2010	
Stuttgart Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	11.803	317	7)	2010	
SUNA Projects & Advisory Services Private Limited, Mumbai	INR	68,7130	-	100,00	100,00	-	-	7)	2011	
Suvesa Super Veics Pesados Ltda., Eldorado do Sul	BRL	2,4159	-	99,98	99,98	57.127	10.487		2010	
Suzhou Jie Jun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	29.274	0	7)	2010	
Suzhou Jie Jun Automobile Trading Co., Ltd., Suzhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Suzhou Jun Bao Hang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	61.404	13.462	7)	2010	
Svenska Mektek AB, Enköping	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	2.153	828		2010	
Taizhou Junbaojie Automobile Sales & Service Co., Ltd., Taizhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	37.504	-1.187	7)	2010	
Techstar 86 S.A.R.L., Poitiers	EUR		-	100,00	100,00	1.014	158	7)	2010	
Techstar Champs-sur-Marne S.A.S., Champs-sur-Marne	EUR		-	100,00	100,00	975	196	7)	2010	
Techstar Meaux S.A.S., Meaux	EUR		-	100,00	100,00	1.352	177	7)	2010	
Techstar S.A.S., Vert Saint Denis	EUR		-	100,00	100,00	7.606	369	7)	2010	
Terwolde B.V., Groningen	EUR		-	100,00	100,00	-	226	7)	2010	
Terwolde Holding B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	60	0	7)	2010	
TF Motors S.A.S., Chasseneuil du Poitou	EUR		-	100,00	100,00	618	-34	7)	2010	
Touraine Automobiles S.A.S., St. Cyr sur Loire	EUR		-	100,00	100,00	1.960	242	7)	2010	
Tourisme Automobiles S.A.R.L., Angers	EUR		-	100,00	100,00	2.634	172	7)	2010	
TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiew	UAH	10,3810	-	100,00	100,00	-	3.973	7)	2011	
Trembler Air Ltd., George Town, Cayman Islands	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Truck Namibia (Pty) Ltd., Windhoek	NAD	10,5061	-	100,00	100,00	22.841	2.953		2010	
Truck Rental Solutions Austria GmbH, Wien	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Truck Rental Solutions Cesko, spol. s.r.o., Prag	CZK	25,7870	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Truck Rental Solutions Hungaria Kft., Budapest	HUF	314,5800	-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
Truck Rental Solutions Slovensko, spol. s.r.o., Dolná Poruba	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7) 11)	2011	
UAB Scania Lietuva, Vilnius	LTL	3,4528	-	100,00	100,00	15.338	856		2010	
Uas B.V., Utrecht	EUR		-	100,00	100,00	1.049	338	7)	2010	
Union Trucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
V.V.S. Assuradeuren B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Vabis Bilverkstad AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Vabis Försäkrings AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	132.091	16.544		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Valiege S.A., Orvault	EUR		-	100,00	100,00	46	- 59	7)	2010	
Valladolid Wagen, S.A., Valladolid	EUR		-	100,00	100,00	3.013	615		2010	
VAREC Ltd., Tokio	JPY	100,2000	-	100,00	100,00	165.515	32.389		2010	
VCI Loan Services, LLC, Salt Lake City, Utah	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
Vienne Sud Automobiles S.A.S., Civray	EUR		-	100,00	100,00	744	190	7)	2010	
Villers Services Center S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	-	- 646		2010	
Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	9.794.512	3.824.556		2010	
Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	239.345	438.173		2010	
Volkswagen Audi Retail Spain, S.L., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	28.347	- 473		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	8,1588	-	100,00	100,00	733.237	- 17.411		2010	
VOLKSWAGEN BANK SA INSTITUCION DE BANCA MULTIPLE, Puebla	MXN	18,0512	-	100,00	100,00	487.949	- 16.642		2010	
Volkswagen Barcelona, S.A., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	2.549	- 910		2010	
VOLKSWAGEN CORRETORA DE SEGUROS LTDA., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	5.931	4.455		2010	
Volkswagen Credit Compañía Financiera S.A., Buenos Aires	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	36.834	2.705		2010	
Volkswagen de México, S.A. de C.V., Puebla/Pue.	MXN	18,0512	-	100,00	100,00	25.485.500	1.989.800		2011	
Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	3.304.659	1.036.956		2010	
Volkswagen Finance (China) Co., Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	944.786	71.743		2010	
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	68,7130	-	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	320.154	4.781		2010	
Volkswagen Financial Services (UK) (June) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2010	
Volkswagen Financial Services (UK) (March) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2010	
Volkswagen Financial Services (UK) (September) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2010	
Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	208.469	42.549		2010	
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AUSTRALIA PTY LIMITED, Botany	AUD	1,2723	-	100,00	100,00	104.585	4.669		2010	
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES JAPAN	JPY	100,2000	-	100,00	100,00	7.299.596	638.676		2011	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis			
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.	Fußnote	Jahr
LTD., Tokio										
Volkswagen Financial Services Korea Co., Ltd., Seoul	KRW	1.498,6900	-	100,00	100,00	26.204.137	-558.263	4)	2010	
Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	507.425	4.549		2010	
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES SINGAPORE LTD., Singapur	SGD	1,6819	-	100,00	100,00	1.477	466		2010	
Volkswagen Financial Services Taiwan LTD., Taipei	TWD	39,2297	-	100,00	100,00	220.282	6.460		2010	
VOLKSWAGEN Finančné služby Maklérska s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	1.929	1.922	12)	2010	
VOLKSWAGEN Finančné služby Slovensko s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	31.982	4.516	12)	2010	
Volkswagen Finans Sverige AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	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	1,2723	-	100,00	100,00	75.764	22.952		2010	
Volkswagen Group Canada, Inc., Ajax, Ontario	CAD	1,3215	-	100,00	100,00	183.102	3.864	12)	2010	
VOLKSWAGEN GROUP FIRENZE S.P.A., Florenz	EUR		-	100,00	100,00	4.250	427		2011	
Volkswagen Group Import Company Ltd., Tianjin	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	300.737	122.692		2010	
Volkswagen Group Insurance and Risk Management Services Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	8)	2011	
Volkswagen Group Ireland Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	2.445	898		2010	
VOLKSWAGEN GROUP ITALIA S.P.A., Verona	EUR		-	100,00	100,00	379.254	38.269	12)	2011	
VOLKSWAGEN Group Japan K.K., Toyohashi	JPY	100,2000	-	100,00	100,00	25.659.136	1.010.264		2010	
Volkswagen Group Latin America, Inc., Miami, Florida	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-1.873		2010	
Volkswagen Group Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,1055	-	100,00	100,00	30.792	8.489		2010	
VOLKSWAGEN GROUP MILANO S.R.L., Mailand	EUR		-	100,00	100,00	197	-132		2011	
Volkswagen Group of America Chattanooga Operations, LLC, Chattanooga	USD	1,2939	-	100,00	100,00	38.418	22.450	12)	2010	
Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, Virginia	USD	1,2939	-	100,00	100,00	449.421	-94.299	10) 12)	2010	
Volkswagen Group Pension Scheme Trustee Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)	2011	
Volkswagen Group Sales India P.L., Mumbai	INR	68,7130	-	100,00	100,00	3.269.700	1.065.646	3)	2011	
Volkswagen Group Services S.A., Brüssel	EUR		-	100,00	100,00	6.869.810	71.827		2010	
Volkswagen Group Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,6819	-	100,00	100,00	14.596	4.098		2009	
Volkswagen Group Sverige Aktiefbolag, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	826.553	271.882	14)	2010	
VOLKSWAGEN Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	629.700	77.400		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fuß- note	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Volkswagen Grundbesitz GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	3.438	- 32		2010	
VOLKSWAGEN HOLDING FINANCIÈRE S.A., Villers-Cotterêts	EUR		-	100,00	100,00	187.767	1.237		2010	
Volkswagen Holding Österreich GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	9.425	- 568		2010	
Volkswagen Hong Kong Co. Ltd., Hong Kong	HKD	10,0510	-	89,44	89,44	2.279	1.280		2010	
Volkswagen India Private Ltd., Pune	INR	68,7130	-	100,00	100,00	16.247.121	- 5.754.166	3)	2011	
Volkswagen Insurance Company Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	28.998	1.155		2010	
VOLKSWAGEN INSURANCE SERVICE LTD., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	838	704		2010	
VOLKSWAGEN INSURANCE SERVICES, CORREDURIA DE SEGUROS, S.L., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	2.998	2.607		2010	
Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	3.652.175	1.137.708		2010	
Volkswagen International Insurance Agency Co. Limited, Taipei	TWD	39,2297	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Volkswagen International Payment Services N.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	25.870	9.941		2010	
Volkswagen Japan Sales K.K., Tokio	JPY	100,2000	-	100,00	100,00	1.404.677	235.230		2010	
VOLKSWAGEN LEASING SA DE CV, Puebla	MXN	18,0512	-	100,00	100,00	1.420.805	374.322		2010	
Volkswagen Logística Prestação de Serviços de Logística e Transporte Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	8.430	4.829		2010	
Volkswagen Madrid, S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	3.290	517		2010	
Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o., Polkowice	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	606.044	117.514	12)	2010	
Volkswagen Navarra, S.A., Polígono de Landaben, s/n, Arazurí (Navarra)	EUR		-	100,00	100,00	654.925	49.554		2010	
Volkswagen New Mobility Services Investment Co., Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage	ZAR	10,4830	-	100,00	100,00	9.057.164	2.686.150	12)	2011	
Volkswagen Participações Ltda., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	1.867.751	278.563		2010	
Volkswagen Parts Logistics Sverige AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	100,00	100,00	8.425	17.582		2010	
Volkswagen Passenger Cars Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,1055	-	100,00	100,00	-	-	6)	2011	
Volkswagen Poznan Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	2.386.176	290.108		2010	
Volkswagen S.A. de Ahorro Para Fines Determinados, Buenos Aires	ARS	5,5744	-	100,00	100,00	37.407	18.927		2010	
VOLKSWAGEN SARAJEVO, d.o.o., Vogosca	BAM	1,9558	-	58,00	58,00	38.430	1.247		2010	
Volkswagen Servicios de Administración de Personal, S.A. de C.V., Puebla	MXN	18,0512	-	100,00	100,00	30.047	7.457		2010	
VOLKSWAGEN SERVICIOS SA DE CV, Puebla	MXN	18,0512	-	100,00	100,00	-	5.213		2010	
Volkswagen Serviços Ltda., São Paulo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	2.421	- 169		2010	
VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	1.409.790	75.200		2010	
Volkswagen Versicherungsdienst AG, Wallisellen	CHF	1,2156	-	100,00	100,00	3.289	213		2010	
Volkswagen-Audi España, S.A., El Prat de	EUR		-	100,00	100,00	221.004	26.874		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Llobregat										
Volkswagen-Versicherungsdienst Gesellschaft m.b.H., Wien	EUR		-	100,00	100,00	3.386	2.646			2010
VVS Verzekerings-Service N.V., Amersfoort	EUR		-	60,00	60,00	946	719	10)		2010
VW Credit Canada, Inc., St. Laurent, Quebec	CAD	1,3215	-	100,00	100,00	257.333	48.453	12)		2010
VW Credit Leasing Ltd., Wilmington, Delaware	USD	1,2939	-	100,00	100,00	-	-	11)		2010
VW Credit, Inc., Wilmington, Delaware	USD	1,2939	-	100,00	100,00	1.357.384	123.646	10) 12)		2010
VWT Participações Ltda. - Participações em Outras Sociedades e Prestação de Serviços em Geral, São Bernardo do Campo	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	5.117	2.885	5)		2010
Westrucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8353	-	100,00	100,00	-	-	5)		2011
Wittenberg Amersfoort b.v., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)		2011
Wittenberg Harderwijk b.v., Harderwijk	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)		2011
Wittenberg Holding B.V., Veenendaal	EUR		-	100,00	100,00	-	-	7)		2011
Wolfsburg Motors S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	9.540	947	7)		2010
Zhejiang Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	8,1588	-	100,00	100,00	117.055	0	7)		2010
ZSF Services S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	866	-130	7)		2010
Beteiligungen - Inland										
Porsche Sechste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart	EUR		50,10	49,90	100,00	19	-5	3) 4) 5) 6)		2011
Porsche Zwischenholding Konzern										
Abgaszentrum der Automobilindustrie GbR, Weissach	EUR		-	20,00	20,00	-9	-2			2010
Bertrandt AG, Ehningen	EUR		-	25,01	25,01	119.976	30.117	3)		2010
Höchstleistungsrechner für Wissenschaft und Wirtschaft Betriebsgesellschaft mbH, Leinfelden-Echterdingen	EUR		-	10,00	10,00	-	-			2011
Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Ingolstadt	EUR		-	20,00	20,00	-	-			2011
Volkswagen Konzern										
August Horch Museum Zwickau GmbH, Zwickau	EUR		-	50,00	50,00	826	34			2010
Autoport Emden GmbH, Emden	EUR		-	33,33	33,33	77	9			2010
Coburger Nutzfahrzeuge Service GmbH, Coburg	EUR		-	30,00	30,00	-	-	5) 7)		2011
e.solutions GmbH, Gaimersheim	EUR		-	49,00	49,00	2.260	618			2010
Elektronische Fahrwerksysteme GmbH, Gaimersheim	EUR		-	49,00	49,00	1.066	153			2010
Fahrzeugteile Service-Zentrum Mellendorf GmbH, Wedemark (Mellendorf)	EUR		-	49,70	49,70	265	-653	3) 4)		2010
Ferrostaal Aktiengesellschaft, Essen	EUR		-	30,00	30,00	274.343	4.262	7)		2008
FFK Fahrzeugservice Förtsch GmbH,	EUR		-	30,00	30,00	-	-	7)		2011

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis			
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	Landeswährung	Landeswährung	Fußnote
Kronach										
GIF Gewerbe- und Industriepark Bad Friedrichshall GmbH, Bad Friedrichshall	EUR		-	30,00	30,00	3.099	387			2010
GKH Gemeinschaftskraftwerk Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	15,30	15,30	10.226	-		1)	2010
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EURO-Leasing GmbH, Matthias Hiners und Helge Richter GbR, Sittensen	EUR		-	50,00	50,00	-	-		7)	2011
GVZ Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg mbH, Wolfsburg	EUR		-	30,81	30,81	1.860	221			2010
Hörmann Automotive Components GmbH & Co. KG, Gustavsburg	EUR		-	40,00	40,00	11.347	3.584		7)	2010
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	EUR		-	50,00	50,00	61.522	8.736			2010
Kosiga GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	47,50	47,50	-	-		7)	2011
LGI Logistikzentrum im Güterverkehrszentrum Ingolstadt Betreibergesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR		-	50,00	50,00	53	-475			2010
LivingSolids GmbH, Magdeburg	EUR		-	24,89	24,89	0	-28			2010
MOST Cooperation GbR, Karlsruhe	EUR		-	20,00	20,00	397	3			2011
MTC Marine Training Center Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	24,80	24,80	-	-		7)	2011
NEULAND Wohnungsgesellschaft mbH, Wolfsburg	EUR		-	20,00	20,00	77.331	242			2010
Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH, Hannover	EUR		-	10,00	10,00	9.634	994			2010
Obermeier Trailertechnik GmbH, Egel-Nord	EUR		-	24,00	24,00	-	-		7)	2011
Objekt Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Berlin	EUR		-	50,00	50,00	65	2			2011
Objektgesellschaft Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg mbH & Co. KG, Berlin	EUR		-	50,00	50,00	5.118	214			2011
PAKT Zukunft Heilbronn-Franken gGmbH, Heilbronn	EUR		-	20,00	20,00	-	-		7)	2011
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics (GbR), Ingolstadt	EUR		-	-	-	-	-			2011
PMDTechnologies GmbH, Siegen	EUR		-	50,00	50,00	6.173	-490			2010
POLYSIL GmbH - in Insolvenz, Wolfsburg	EUR		-	24,92	24,92	0	-334			2008
PosernConnect GmbH, Sittensen	EUR		-	49,00	49,00	-	-		7)	2011
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München	EUR		-	49,00	49,00	5.010	2.293		7)	2010
Roland Holding GmbH, München	EUR		-	22,83	22,83	41.592	-436.611		7)	2010
SGL Carbon SE, Wiesbaden	EUR		-	9,75	9,75	814.593	15.200		7)	2010
Theater der Stadt Wolfsburg GmbH, Wolfsburg	EUR		-	25,40	25,40	124	0		3)	2011
Verwaltungsgesellschaft Wasseralfingen mbH, Aalen	EUR		-	50,00	50,00	-	-		7)	2011
Volkswagen AG Preussen Elektra AG OHG, Wolfsburg	EUR		-	-	-	-	-			2011

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Forschungsgesellschaft mbH & Co. KG, Ellwangen	EUR		-	50,00	50,00	6.875	-2.365		2010	
VOLKSWAGEN VARTA Microbattery Verwaltungsgesellschaft mbH, Ellwangen	EUR		-	50,00	50,00	27	2		2010	
Wolfsburg AG, Wolfsburg	EUR		-	50,00	50,00	47.248	11.475		2010	
WTH AG, Wolfsburg	EUR		-	22,95	22,95	62	-4		2010	
Beteiligungen - Ausland										
Porsche Zwischenholding Konzern										
Buhive AS, Farsund	NOK	7,7590	-	30,00	30,00	4.621	5.724		2010	
Volkswagen Konzern										
Atlas Power Ltd., Karachi	PKR	116,4560	-	33,54	33,54	7.012.140	1.644.971	^{3) 7)}	2011	
Bits Data i Södertälje AB, Södertälje	SEK	8,9120	-	33,00	33,00	25.433	13.253		2010	
Central Eléctrica Anhangüera Ltda., São Paulo	BRL	2,4159	-	40,00	40,00	20.744	3.292		2010	
Cummins-Scania high pressure injection L.L.C., Columbus	USD	1,2939	-	30,00	30,00	6.717	176		2010	
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C., Columbus	USD	1,2939	-	50,00	50,00	111.556	2.167		2010	
De Pretto Industrie S.r.l., Schio	EUR		-	51,00	51,00	-	-	⁷⁾	2011	
DFM N.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	¹¹⁾	2011	
DutchLease B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	¹¹⁾	2011	
FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun	CNY	8,1588	-	40,00	40,00	37.541.053	24.227.693	¹²⁾	2011	
Frontignan Entretien Réparation et Vente Automobile S.A.R.L., Frontignan	EUR		-	33,33	33,33	61	11	⁷⁾	2010	
Global Mobility Holding B.V., Amsterdam	EUR		-	50,00	50,00	2.090.362	4.297	¹²⁾	2010	
H.R. Owen Plc., London	GBP	0,8353	-	27,91	27,91	12.335	1.464	^{10) 12)}	2010	
JV MAN AUTO - Uzbekistan Limited Liability Company, Samarkand City	UZS	2.325,4200	-	49,00	49,00	10.740.323	4.386.459	⁷⁾	2010	
Laxå Specialvehicles AB, Laxå	SEK	8,9120	-	30,00	30,00	20.684	7.430		2010	
Lease + B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	¹¹⁾	2011	
Lease+Balans B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	¹¹⁾	2011	
LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam	EUR		-	9)	9)	1.936.404	198.634	¹²⁾	2010	
Liberté Automobile Holding SARL, Artiguelouve	EUR		-	33,33	33,33	310	30	⁷⁾	2010	
LLC EURO-Leasing RUS, Rjasan	RUB	41,7650	-	60,00	60,00	-	-	^{7) 11)}	2011	
MAN Financial Services SA (Pty) Ltd, Johannesburg	ZAR	10,4830	-	50,00	50,00	-	-	⁷⁾	2011	
MAN FORCE TRUCKS Private Limited, Akurdi	INR	68,7130	-	50,00	50,00	483.502	-401.583	⁷⁾	2010	
Midland Beheer B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	¹¹⁾	2011	
Model Master S.p.A., Moncalieri	EUR		-	40,00	40,00	1.898	-41		2010	
Módulos Automotivos do Brasil Ltda., São José dos Pinhais	BRL	2,4159	-	100,00	100,00	-	1.753		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Montepo-Moncalieri Tecnopolo S.p.A., Turin	EUR		-	10,00	10,00	159	- 34		2010	
Neoplan Ghana Ltd., Kumasi	GHS	2,1236	-	45,00	45,00	-	-	7)	2011	
Oppland Tungbilservice AS, Fagernes	NOK	7,7540	-	50,00	50,00	3.211	2.057		2010	
P.Z. Auto d.o.o., Velika Gorica	HRK	7,5370	-	50,00	50,00	100.585	21.975	7)	2010	
RENK U.A.E. LLC, Abu Dhabi	AED		-	49,00	49,00	-	-	7)	2011	
SAIC-VOLKSWAGEN Sales Company Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	30,00	30,00	555.129	130.105		2010	
Scamadrid S.A., Madrid	EUR		-	49,00	49,00	4.645	19		2010	
ScaValencia, S.A., Valencia	EUR		-	26,00	26,00	9.503	680		2010	
Scavino S.r.l., Alba	EUR		-	30,00	30,00	-	-	7)	2011	
Servicios Especiales de Ventas Automotrices, S.A. de C.V., México / D.F.	MXN	18,0512	-	25,00	25,00	59.565	3.560		2010	
Shanghai Volkswagen Powertrain Company Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	60,00	60,00	2.015.744	358.941		2010	
Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	50,00	50,00	26.089.657	10.747.545		2010	
Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hong Kong	HKD	8,1588	-	25,00	25,00	23.262.321	1.962.354	7)	2010	
SITECH Dongchang Automotive Seating Technology, Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	60,00	60,00	199.029	116.305		2010	
SKO-ENERGO s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	25,7870	-	67,00	67,00	58.037	2.170		2010	
SKO-ENERGO-FIN s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	25,7870	-	52,50	52,50	1.022.437	289.779		2010	
Smart Material Corp., Sarasota (Florida)	USD	1,2939	-	24,90	24,90	963	1		2010	
Societe en Participation Brume, Poitiers	EUR		-	50,00	50,00	-	-	7)	2010	
Sturups Bilservice AB, Malmö	SEK	8,9120	-	50,00	50,00	293.459	7.270		2010	
Suzuki Motor Corporation, Hamamatsu, Shizuoka	JPY	100,2000	-	19,89	19,89	656.721.000	7.086.000	3)	2010	
TAS Tvornica Automobila Sarajevo d.o.o., Vogosca	BAM	1,9558	-	50,00	50,00	-	-	5)	2011	
Trio Bilservice AB, Västerås	SEK	8,9120	-	33,33	33,33	131	0		2010	
TTTech Computertechnik AG, Wien	EUR		-	24,99	24,99	19.933	-4.231		2010	
Tynset Diesel AS, Tynset	NOK	7,7540	-	50,00	50,00	4.040	1.258		2010	
VDF FAKTORING HIZMETLERI A.S., Istanbul	TRY	2,4432	-	100,00	100,00	-	-	11)	2010	
VDF SERVIS VE TICARET A.S., Istanbul	TRY	2,4432	-	51,00	51,00	27.790	2.035	10) 12)	2010	
VDF SIGORTA ARACILIK HIZMETLERI A.S., Istanbul	TRY	2,4432	-	99,99	99,99	-	-	11)	2010	
VOLKSWAGEN BANK POLSKA S.A., Warschau	PLN	4,4580	-	60,00	60,00	231.650	32.242	12)	2010	
Volkswagen Beijing Center Company Ltd., Peking	CNY	8,1588	-	70,00	70,00	54.499	15.001		2010	
VOLKSWAGEN D'IETEREN FINANCE S.A., Brüssel	EUR		-	50,00	50,00	-	-	6)	2011	
VOLKSWAGEN DOGUS TÜKETICI FINANSMANI ANONIM SİRKETİ, Maslak-Istanbul	TRY	2,4432	-	51,00	51,00	48.090	4.651	12)	2010	
VOLKSWAGEN FAW Engine (Dalian) Co., Ltd., Dalian	CNY	8,1588	-	60,00	60,00	1.790.023	696.229		2010	
Volkswagen FAW Platform Company Ltd., Changchun	CNY	8,1588	-	60,00	60,00	615.387	98.100		2010	

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der Porsche SE am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis		Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2011	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.	in Tsd.		
Volkswagen Leasing B.V., Amersfoort	EUR		-	100,00	100,00	-	-	¹¹⁾	2010	
Volkswagen Leasing Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,4580	-	60,00	60,00	40.028	14.904	¹²⁾	2010	
VOLKSWAGEN MØLLER BILFINANS AS, Oslo	NOK	7,7540	-	51,00	51,00	442.088	3.222	¹²⁾	2010	
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort	EUR		-	60,00	60,00	218.271	28.850	¹⁰⁾	2011	
VOLKSWAGEN SERWIS UBEZPIECZENIOWY SP. Z O.O., Warschau	PLN	4,4580	-	100,00	100,00	15.973	15.923		2010	
VOLKSWAGEN Transmission (Shanghai) Company Ltd., Shanghai	CNY	8,1588	-	60,00	60,00	604.008	113.300		2010	

1) Ergebnisabführungsvertrag

2) in Liquidation

3) Abweichendes Geschäftsjahr

4) Rumpfgeschäftsjahr

5) zurzeit keine Geschäftstätigkeit

6) Neugründung

7) Neuerwerb

8) Geschäftstätigkeit 2011 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 2011

14) Verschmelzung

15) Neuerwerb/ Neugründung Vorjahr

[27] 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 (bis 31. Dezember 2011)*

Diplom-Ingenieur
Gewerkschaftssekretär

Hansjörg Schmierer (seit 23. Januar 2012)

Geschäftsführer Verwaltungsstelle
IG Metall Stuttgart

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 2011

Mitglieder des Vorstands**Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Ing. E.h.
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

Matthias Müller

Diplom-Informatiker

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

Thomas Edig

Diplom-Betriebswirt (BA)

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

[28] 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 Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(stv. Vorsitz)
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (Vorsitz)
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Piech Holding AG, Salzburg
(stv. Vorsitz)
Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

**Uwe Hück
(stellvertretender Vorsitzender)**

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

Berthold Huber

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

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

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

Prof. Dr. Ulrich Lehner

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

Peter Mosch

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt

Bernd Osterloh

- A) Autostadt GmbH, Wolfsburg
Volkswagen AG, Wolfsburg
Wolfsburg AG, Wolfsburg
- B) Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Projekt Region Braunschweig GmbH,
Braunschweig
Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg
VfL Wolfsburg Fussball GmbH, Wolfsburg

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

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

Dr. Hans Michel Piëch

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

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

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

Werner Weresch

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

Hans Baur (bis 31. Dezember 2011)

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

Hansjörg Schmierer (seit 23. Januar 2012)

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

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Dezember 2011

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. Dr.-Ing. E.h. Martin Winterkorn (Vorsitzender)

- | | | |
|----|---|---|
| A) | Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
Salzgitter AG, Salzgitter
FC Bayern München AG, München | Porsche Retail GmbH, Salzburg
(stv. Vorsitz)
VfL Wolfsburg Fussball GmbH, Wolfsburg
(stv. Vorsitz) |
| B) | Scania AB, Södertälje (Vorsitz)
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Bentley Motors Ltd., Crewe
Volkswagen (China) Investment Company
Ltd., Beijing (Vorsitz)
Volkswagen Group of America, Inc.,
Herndon, Virginia (Vorsitz)
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg
Porsche Retail GmbH, Salzburg
Italdesign-Giugiaro S.p.A., Turin (Vorsitz) | |

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

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)
Bertelsmann AG, Gütersloh | 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 |
| B) | Bentley Motors Ltd., Crewe
Volkswagen (China) Investment Company
Ltd., Beijing (stv. Vorsitz)
Volkswagen Group of America, Inc.,
Herndon, Virginia
Scania AB, Södertälje
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg (stv. Vorsitz)
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H.,
Salzburg (stv. Vorsitz) | |

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Dezember 2011

A) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

B) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

[29] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Herr Thomas Edig, Mitglied des Vorstands der Porsche SE, zuständig für kaufmännische und administrative Angelegenheiten, wird auf eigenen Wunsch und im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zum 29. Februar 2012 aus diesem Gremium ausscheiden, um sich voll auf seine Vorstandstätigkeit in der Porsche AG zu konzentrieren und die Strategie 2018 mit aller Kraft voranzutreiben. Der Aufsichtsrat der Porsche SE hat der vorzeitigen Aufhebung der Vorstandsbestellung in seiner Sitzung am 27. Februar 2012 zugestimmt. Bereits im Juni 2011 war Herr Thomas Edig vom Aufsichtsrat der Porsche AG mit Wirkung ab 1. Mai 2012 für weitere fünf Jahre als Stellvertretender Vorstandsvorsitzender, Vorstand Personal und Sozialwesen und Arbeitsdirektor bestellt worden.

Neu in den Vorstand der Porsche SE hat das Kontrollgremium mit Wirkung zum 1. März 2012 Herrn Philipp Alexander Edward von Hagen berufen, derzeit Director Global Financial Advisory beim Bankhaus Rothschild.

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

Stuttgart, den 27. Februar 2012

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 Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 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, 27. Februar 2012

Ernst & Young GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Wollmert

Matischiok

Wirtschaftsprüfer

Wirtschaftsprüfer