

PORSCHE SE

Geschäftsbericht 2008/09

Porsche Konzern in Zahlen

	1999/00	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	
	HGB	HGB	HGB	HGB	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	Umsatz
Umsatz	3.648	4.441	4.857	5.583	6.148	6.574	7.273²⁾	7.368	7.466	57.081	
Inland	893	1.001	1.121	1.483	1.214	1.267	1.234	1.326	1.365	16.328	Inland
Ausland	2.755	3.440	3.736	4.100	4.934	5.307	6.039	6.042	6.101	40.753	Ausland
Absatz Neufahrzeuge Gesamt	48.797	54.586	54.234	66.803	76.827	88.379	96.794	97.515	98.652	3.082.837	Absatz Neufahrzeuge Gesamt
Absatz Neufahrzeuge Teilkonzern Volkswagen	48.797	54.586	54.234	66.803	76.827	88.379	96.794	97.515	98.652	3.007.599	Absatz Neufahrzeuge Teilkonzern Volkswagen
Absatz Neufahrzeuge Teilkonzern Porsche	48.797	54.586	54.234	66.803	76.827	88.379	96.794	97.515	98.652	75.238	Absatz Neufahrzeuge Teilkonzern Porsche
Inland Porsche	11.754	12.401	12.825	13.896	12.176	13.902	13.921	14.314	13.524	12.291	Inland Porsche
Ausland Porsche	37.043	42.185	41.409	52.907	64.651	74.477	82.873	83.201	85.128	62.947	Ausland Porsche
911	23.050	26.721	32.337	27.789	23.704	27.826	37.415	37.415	31.423	27.070	911
Boxster/Cayman ³⁾	25.747	27.865	21.897	18.411	12.988	18.009	27.906	26.146	21.747	13.140	Boxster/Cayman ³⁾
Cayenne	-	-	-	20.603	39.913	41.884	34.134	33.943	45.478	34.265	Cayenne
Panamera	-	-	-	-	-	-	-	-	0	763	Panamera
Carrera GT & RS Spyder	-	-	-	-	222	660	368	11	4	0	Carrera GT & RS Spyder
Produktion Gesamt	48.815	55.782	55.050	73.284	81.531	90.954	102.602	101.844	105.162	2.899.388	Produktion Gesamt
Produktion Teilkonzern Volkswagen	48.815	55.782	55.050	73.284	81.531	90.954	102.602	101.844	105.162	2.822.649	Produktion Teilkonzern Volkswagen
Produktion Teilkonzern Porsche	48.815	55.782	55.050	73.284	81.531	90.954	102.602	101.844	105.162	76.739	Produktion Teilkonzern Porsche
911	22.950	27.325	33.061	29.564	26.650	28.619	36.504	38.959	34.303	27.776	911
Boxster/Cayman ³⁾	25.865	28.457	21.989	18.788	13.462	20.321	30.680	26.712	22.356	14.403	Boxster/Cayman ³⁾
Cayenne	-	-	-	24.925	41.149	41.299	35.128	36.169	48.497	32.640	Cayenne
Panamera	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1.920	Panamera
Carrera GT & RS Spyder	-	-	-	7	270	715	290	4	3	0	Carrera GT & RS Spyder
Mitarbeiter (zum Bilanzstichtag)	9.320	9.752	10.143	10.699	11.668	11.878	11.384	11.571	12.202	375.959	Mitarbeiter (zum Bilanzstichtag)
Personalaufwand	631	710	799	850	950	965	1.037	1.264	1.359	9.038	Personalaufwand
Finanzen											Finanzen
Bilanzsumme	2.205	2.892	5.409	6.315	9.014	9.710	14.641	23.332	45.577	213.565	Bilanzsumme
Eigenkapital	782	1.053	1.467	1.755	2.921	3.420	5.338	9.481	16.846	48.479	Eigenkapital
Anlagevermögen	578	732	2.208	2.663	2.380	2.428	5.681	9.760	11.168	85.066	Anlagevermögen
Investitionen	244	294	1.120	1.295	1.111	919	4.083	3.881	1.383	22.410	Investitionen
Abschreibungen	197	133	279	392	382	511	489	532	569	6.169	Abschreibungen
Ergebnis vor Steuern	434	592	829	933	1.137	1.238	2.110²⁾	5.857	8.569	-4.405	Ergebnis vor Steuern
Jahresüberschuss nach Steuern	210	271	462	565	690	779	1.393 ²⁾	4.242	6.392	-3.578	Jahresüberschuss nach Steuern
Ausschüttungssumme	26	45	297	59	70	87	157	385	472	8	Ausschüttungssumme
Dividende je Stückaktie ¹⁾	0,148	0,254	0,294+1,40	0,334	0,394	0,494	0,594+0,30	0,694+1,50	0,694+2,00	0,044	Dividende je Stückaktie ¹⁾
Stammaktie	0,153	0,26	0,300+1,40	0,34	0,4	0,5	0,600+0,30	0,700+1,50	0,700+2,00	0,050	Stammaktie
Vorzugsaktie	-	-	-	-	3,963	4,468	7,81	23,98	35,943	-14,455	Vorzugsaktie
Ergebnis je Stammaktie ¹⁾	-	-	-	-	3,969	4,474	7,822	23,986	35,949	-14,455	Ergebnis je Stammaktie ¹⁾
Ergebnis je Vorzugsaktie ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ergebnis je Vorzugsaktie ¹⁾

1) Die Vorjahre wurden entsprechend dem Aktienstichtag im Geschäftsjahr 2000/01 und 2007/08 bereinigt dargestellt.

2) Inkl. Anteil aus nicht fortzuführendem Geschäftsbereich der CTS Gruppe

3) Cayman ab Geschäftsjahr 2005/06

Geschäftsjahr 2008/09

An unsere Aktionäre	04	Brief des Vorstandes
	07	Die Verwaltungsorgane
	08	Bericht des Aufsichtsrates
Das Unternehmen	14	Konzernlagebericht
	16	Aktuelle Entwicklungen
	19	Geschäftsverlauf
	26	Kapitalmarkt
	28	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage
	34	Kurzfassung nach HGB
	37	Wertsteigernde Faktoren
	67	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung
	86	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag Vergütungsbericht
	87	Prognosebericht und Ausblick
	90	Corporate Governance Bericht
	98	Märkte
	110	Modelle
	120	Umwelt
	132	Motorsport
Konzernabschluss	141	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
	143	Konzernbilanz
	144	Konzern-Kapitalflussrechnung
	146	Konzern-Eigenkapitalspiegel
	148	Konzernanhang
	242	Bilanzzeit
	243	Bestätigungsvermerk
	244	Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
	247	Bilanz der Porsche Automobil Holding SE
	248	Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE
	249	Wesentliche Beteiligungen



Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die letzten Wochen und Monate des abgelaufenen Geschäftsjahres 2008/09 waren – freundlich formuliert – nicht frei von Dramatik. Sie werden sicherlich als die turbulentesten und aufregendsten in die Annalen von Porsche eingehen. Vieles kam in diesem Jahr zusammen: der Erwerb der Mehrheit der VW-Stammaktien, der Einbruch der Weltwirtschaft, die globale Kreditkrise, der Einstieg des Emirats Qatar bei Porsche und schließlich die Entscheidung, eine Grundlagenvereinbarung mit Volkswagen anzustreben, um beide Unternehmen zusammenzuführen. Mit dieser Vereinbarung haben die Beteiligten – der neu gebildete Vorstand der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE), der Vorstand der Volkswagen AG, die Stammaktionäre von Porsche, das Land Niedersachsen und die Arbeitnehmervertretungen beider Unternehmen – den Weg zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns und damit für eine erfolgreiche Zukunft beider Unternehmen geebnet.

Diese Grundlagenvereinbarung sieht vor, die Voraussetzung für die Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG in mehreren aufeinander folgenden Schritten zu schaffen. Hierzu zählen die Beteiligung von Volkswagen an der Porsche AG und der Entschuldungsplan für die Porsche SE. Die Zielmarke lautet: Bei der angestrebten Zusammenführung der beiden Unternehmen soll nicht nur eins und eins mehr als zwei ergeben; dieser neue Konzern soll in punkto technologischer Kompetenz und Qualität den Takt vorgeben und in den jeweiligen Marktsegmenten die Messlatte weiter nach oben schieben.

Wir als Vorstand der Porsche SE können für uns in Anspruch nehmen: Wir haben mit den getroffenen Vereinbarungen, die eine weitgehende Entschuldung von Porsche und die Beseitigung der Risiken aus Aktienoptionsgeschäften zum Inhalt haben, die Grundlagen dafür gelegt, dass wir unser Ziel auch erreichen können. Dazu gehört, dass wir mit dem Emirat Qatar einen neuen Anteilseigner gewinnen konnten, der sowohl zehn Prozent der Porsche SE-Stammaktien als auch einen wesentlichen Teil der auf Barausgleich ausgerichteten Optionen auf VW-Aktien übernommen hat. Volkswagen wird sich seinerseits mit 49,9 Prozent an der Porsche AG beteiligen. Dem folgt die Ablösung unserer bestehenden Kreditlinie durch eine neue, die sowohl eine längere Laufzeit als auch deutlich bessere Konditionen aufweisen wird. Danach soll einer außerordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE die angekündigte Kapitalerhöhung zur Abstimmung vorgelegt werden, so dass wir im Falle einer Zustimmung durch die Aktionäre im Laufe des Jahres 2011 das gemeinsame Ziel erreichen können: Die Verschmelzung der dann weitgehend entschuldeten Porsche SE mit der Volkswagen AG. Dieser neu entstehende integrierte Automobilkonzern verfügt über eine stabile Aktionärsstruktur sowie finanzielle Solidität – und bildet damit die Basis für den langfristigen Erfolg im globalen Wettbewerb.

Der integrierte Automobilkonzern, den Porsche mit Volkswagen bildet, wird im Pkw-Bereich nicht nur alle bedeutenden Marktsegmente abdecken – vom Kleinwagen bis zum sportlichen, luxuriösen Oberklassefahrzeug –, sondern auch über ein enormes Innovationspotential verfügen. Dabei werden sich für Porsche und Volkswagen neue Felder einer intensiven Zusammenarbeit eröffnen, von der beide Unternehmen profitieren werden. Denn bei allen zwischenzeitlichen Turbulenzen hat es nie einen Zweifel gegeben, dass hinter dem Zusammenschluss von Porsche und Volkswagen eine überzeugende industrielle Logik steht. Schließlich arbeiten beide Unternehmen schon seit Jahren erfolgreich zusammen. Was mit der von Porsche entwickelten Plattform für den Cayenne, den VW Touareg und den Audi Q7 begann und jetzt beim Panamera und beim Hybridantrieb fortgesetzt wurde, wollen wir weiter intensivieren.



Wenn wir künftig gemeinsam Module entwickeln, die über alle Konzernmarken hinweg – und damit auch von Porsche – genutzt werden, lassen sich die Entwicklungskosten pro Fahrzeug senken. Das gilt zum Beispiel für die forschungsintensive Fahrzeugelektronik. Denkbar sind aber auch zusätzliche gemeinsame Plattformen. Neue Modelle und Baureihen, die sich im Verbund leichter und vor allem kostengünstiger realisieren lassen, werden den Konzernmarken neuen Spielraum für profitables Wachstum eröffnen.

Nicht zuletzt wird der integrierte Automobilkonzern über eine herausragende Position bei der Einführung alternativer Antriebe verfügen. Den Individualverkehr noch umweltfreundlicher zu gestalten, ist eine der großen Herausforderungen für die gesamte Automobilindustrie. Die gesetzlichen Vorschriften werden immer strenger, zudem verändert sich auch das Bewusstsein der Menschen. Deshalb zeichnen sich die neuen Generationen unserer sportlichen Fahrzeuge nicht nur durch Leistung, sondern auch durch einen teils deutlich niedrigeren Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß als die Vorgängermodelle aus. Nur so erhalten wir auch die soziale Akzeptanz, die gerade für eine Marke wie Porsche von besonderer Bedeutung ist.

Bereits 2010 wird Porsche den sportlichen Geländewagen Cayenne mit einem Hybridantrieb anbieten, wenig später auch den Panamera. Und eines Tages könnte es auch einen Elektro-Sportwagen aus Zuffenhausen geben. Der Trend zu umweltfreundlicheren Antrieben lässt sich nicht aufhalten, auch wenn die Entwicklung finanziell und technisch sehr aufwendig ist. Wenn Porsche und Volkswagen ihre bestehenden Ressourcen auch bei diesem Thema noch effizienter nutzen, dann wird der neue Konzern – davon sind wir überzeugt – in punkto Umweltschutz eine führende Position in den jeweiligen Marktsegmenten einnehmen.

Eines indes wird bei der Gestaltung des integrierten Automobilkonzerns nicht auf der Strecke bleiben: Die Eigenständigkeit von Porsche. Wir sind ein stolzes Unternehmen mit langer Tradition und hoher Innovationskraft. 2009 haben wir den 100-ten Geburtstag von Ferry Porsche gefeiert, der 1948 mit dem Bau des ersten Sportwagens in Österreich die Marke Porsche begründet hatte. Seine Überzeugung ist zur Philosophie des Unternehmens geworden, die für Ingenieure, Techniker und Designer auch in Zukunft gelten wird: „Porsche kann und darf alles bauen. Das Produkt muss nur besser als alles Vergleichbare sein.“ In unserem neuen Museum in Stuttgart lässt sich verfolgen, wie dieser Anspruch über die Jahrzehnte seinen Niederschlag in Automobilen fand, die mit hoher technischer Performance und Sportlichkeit überzeugen.

Porsche wird in Zukunft das Maß an Eigenständigkeit behalten, das notwendig ist, um die anspruchsvollen Kunden immer wieder aufs Neue mit innovativen, sportlichen Fahrzeugen begeistern zu können. Auch unsere Kollegen in Wolfsburg sind an einem starken, hochprofitablen Unternehmen Porsche mit zukunfts-sicheren Arbeitsplätzen interessiert. Es geht bei der Verschmelzung keineswegs darum, unterschiedliche Kulturen zu vereinheitlichen. Das hat Volkswagen bereits in der Vergangenheit überzeugend unter Beweis gestellt: Schließlich ist beispielsweise Audi auch anders als Bentley oder Škoda – und doch sind die Marken des Konzerns unverwechselbar positioniert.

Aus der Tatsache, dass Porsche als starkes und erfolgreiches Unternehmen in den integrierten Automobilkonzern eintritt, profitiert auch unser Partner. Es ist unser erklärtes Ziel, so viel wie möglich von dem zu erhalten, was dieses Unternehmen auszeichnet: Das sind die kurzen Wege, die schnellen, mutigen Entscheidungen, der Zusammenhalt von Management, Arbeitnehmervertretern und Belegschaft. Vor allem aber unsere faszinierenden Produkte.

Die Marke Porsche steht für exklusive, sportliche Premium-Fahrzeuge, die Kunden wie Fans rund um den Erdball begeistern. Der 911 gilt gemeinhin als Inbegriff des Sportwagens. Im Berichtsjahr und in den vergangenen Wochen haben wir die neue Generation des 911 mit zusätzlichen Modell-Varianten weiter aufgewertet. Und für den Cayenne steht erstmals ein Dieselantrieb zur Verfügung, der in den entsprechenden europäischen Märkten sehr gut angenommen wird. Bei den Mittelmotorsportwagen Boxster und Cayman ist Porsche ebenfalls mit einer neuen Generation am Start und bietet mit dem Boxster Spyder eine völlig neue Variante an.

In der Porsche AG bildete zweifellos die Weltpremiere des Panamera im April 2009 in Shanghai den Höhepunkt des Geschäftsjahres 2008/09. Das Unternehmen erschließt sich mit seiner vierten Baureihe, die ein Höchstmaß an Sportlichkeit mit dem Raumangebot einer Reiselimousine verbindet, – ähnlich wie beim Cayenne – ganz neue Märkte. Der Verkaufsstart in Europa und Nordamerika verlief vielversprechend. Der Gran Turismo passt genau in eine Zeit, die geprägt ist vom Trend zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen. Durch den Einsatz von Leichtbauteilen und innovativer Technik erreicht der Panamera Verbrauchswerte, die in der Oberklasse Maßstäbe setzen.

Die Strategie, leistungsstarke Sportwagen zu bauen und zugleich gesellschaftlich anerkannt zu sein, hat die Marke Porsche überaus erfolgreich gemacht. Zwar konnten auch wir uns im abgelaufenen Geschäftsjahr 2008/09 dem weltweiten Einbruch der Pkw-Nachfrage nicht entziehen und mussten erstmals nach vielen Jahren einen deutlichen Absatzzrückgang verkraften. Trotzdem ist die Porsche AG vergleichsweise glimpflich durch die Krise gekommen. Ihr operatives Geschäft weist erneut eine zweistellige Umsatzrendite auf, während zahlreiche andere Hersteller drastische Verluste verbuchten.

Porsche hat im Geschäftsjahr 2008/09 einen Umbruch mit teilweise dramatischen Ereignissen erlebt. Doch wir haben diese Phase genutzt, um uns neu zu formieren und zu orientieren. Wir haben die Weichen in die richtige Richtung gestellt, alle Signale stehen auf Start. Wir sind optimal vorbereitet. Gemeinsam haben Porsche und Volkswagen bessere Chancen denn je.



Michael Macht
Mitglied des Vorstandes



Thomas Edig
Mitglied des Vorstandes

Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE

Mitglieder des Aufsichtsrates

Dr. Wolfgang Porsche

Diplom-Kaufmann
Vorsitzender

Uwe Hück*

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

Hans Baur*

Diplom-Ingenieur
Gewerkschaftssekretär

Berthold Huber* (ab 30.01.2009)

1. Vorsitzender der IG-Metall

Prof. Dr. Ulrich Lehner

Mitglied des Gesellschafterausschusses
der Henkel AG & Co. KGaA

Peter Mosch* (ab 30.01.2009)

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

Bernd Osterloh* (ab 30.01.2009)

Vorsitzender des Betriebsrates der
Porsche Automobil Holding SE
Vorsitzender des Gesamt- und Konzern-
betriebsrates der Volkswagen AG

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

Ferdinand K. Piëch
Diplom-Ingenieur ETH

Dr. Hans Michel Piëch

Rechtsanwalt

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Beteiligungsmanagement

Hans-Peter Porsche

Ingenieur

Werner Weresch*

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

Wolfgang Leimgruber*

(bis 30.01.2009)
Leiter Rohbau/Lack

Hansjörg Schmierer*

(bis 30.01.2009)
Gewerkschaftssekretär

Walter Uhl* (bis 30.01.2009)

Betriebsrat der
Porsche Automobil Holding SE
Betriebsratsvorsitzender Weissach

Mitglieder des Vorstandes

Michael Macht (ab 23.07.2009)

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

Thomas Edig (ab 23.07.2009)

Diplom-Betriebswirt (BA)
Kaufmännische und administrative
Angelegenheiten
Stellvertretender Vorsitzender
des Vorstandes der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
(ab 23.07.2009)

**Dr.-Ing. Wendelin Wiedeking
(bis 23.07.2009)**

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

Holger P. Härter (bis 23.07.2009)

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

* Arbeitnehmervertreter

Bericht des Aufsichtsrates

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2008/09 war für die Porsche Automobil Holding SE ein besonderes und ein schwieriges Jahr. Während die erste Hälfte des Geschäftsjahres zunächst von der schrittweisen Aufstockung der Beteiligung an der Volkswagen AG auf 50,76 Prozent der Stammaktien geprägt war, standen in der zweiten Hälfte die Refinanzierung des Konsortialkredits in Höhe von zehn Milliarden Euro, die Verhandlungen mit dem Emirat Katar als potenziellem strategischen Investor sowie die Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit der Volkswagen AG im Mittelpunkt. Schließlich führten unterschiedliche Auffassungen zwischen Vorstand und Aufsichtsrat über die zukünftige strategische Ausrichtung der Porsche Automobil Holding SE dazu, dass sich der Aufsichtsrat am 23. Juli 2009 mit den langjährigen Vorstandsmitgliedern, Herrn Dr. Wiedeking und Herrn Härter, über deren Demission einigte.

Der Aufsichtsrat befasste sich darüber hinaus während des gesamten Geschäftsjahrs mit der wirtschaftlichen und finanziellen Lage sowie insbesondere der Liquiditätssituation der Porsche Automobil Holding SE und der mit ihr gemäß § 15 AktG verbundenen Unternehmen und nahm die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Beratungs- und Kontrollaufgaben wahr.

Der Aufsichtsrat tagte in sechs ordentlichen und vier außerordentlichen Sitzungen. Alle Mitglieder haben an mehr als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Bei sieben Sitzungen des Aufsichtsrates waren alle Mitglieder anwesend. Im Falle der Abwesenheit haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt.

Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand

Die genannten Ereignisse und Entwicklungen im Geschäftsjahr 2008/09 – nicht zuletzt die schwierige Refinanzierung des Konsortialkredits in Höhe von zehn Milliarden Euro – führten dazu, dass der Aufsichtsrat seine Beratungs- und Überwachungstätigkeit im Vergleich zum Vorjahr weiter intensivierte, was sich insbesondere in der gesteigerten Sitzungszahl zeigte. Zwischen den einzelnen Aufsichtsratssitzungen führten Aufsichtsratsmitglieder Gespräche mit den Mitgliedern des Vorstandes. Darüber hinaus stand der Aufsichtsratsvorsitzende im Berichtszeitraum in kontinuierlichem Kontakt mit dem Vorstand und insbesondere dem Vorstandsvorsitzenden. Der Aufsichtsrat wurde im Rahmen seiner Beratungs- und Kontrollaufgaben während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstandes und in gemeinsamen Sitzungen informiert. Die Berichterstattung erstreckte sich insbesondere auf die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf sowie die Geschäftspolitik und die finanzielle Entwicklung einschließlich der Entwicklung der Liquidität. Der Aufsichtsrat hat in die ihm vorgelegten wesentlichen Planungs- und Abschlussunterlagen Einsicht genommen und sich von deren Richtigkeit und Angemessenheit überzeugt. Er prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen im gebotenen Maß und hinterfragte diese kritisch.



Der Aufsichtsrat befasste sich mit grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Liquiditäts-, Investitions- und Personalplanung. Der Aufsichtsrat stimmte nach eingehender Prüfung sämtlichen Angelegenheiten zu, die ihm vom Vorstand entsprechend der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstandes zur Zustimmung vorgelegt wurden. Solche zustimmungsbedürftigen Angelegenheiten waren die Vorbereitung einer Kapitalerhöhung im Volumen von mindestens fünf Milliarden Euro, um damit die Voraussetzungen für einen integrierten Automobilkonzern zu schaffen, und das Stimmverhalten der Porsche Automobil Holding SE in der Hauptversammlung der Volkswagen AG bei Wahlen zum Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat hat überwacht, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führt und alle notwendigen Maßnahmen rechtzeitig und effektiv vorgenommen hat. Dies gilt auch für angemessene Maßnahmen zur Risikoversorgung und der Compliance. Der Aufsichtsrat hat ferner überwacht, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat, und dass das danach einzurichtende Risikoüberwachungssystem effektiv arbeitet.

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrates im Geschäftsjahr 2008/09

In der ersten Sitzung des Geschäftsjahres 2008/09, die am 9. September 2008 stattfand, befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Stand und dem Verlauf des Beteiligungsaufbaus an der Volkswagen AG. Am 20. Oktober 2008 fand eine außerordentliche Aufsichtsratssitzung zur weiteren Strategie der Porsche Automobil Holding SE,

insbesondere in Bezug auf die Beteiligung an der Volkswagen AG, statt. In dieser Sitzung bestätigte der Aufsichtsrat, dass er uneingeschränkt hinter der Arbeit des Vorstandes steht. Am 7. November 2008 befasste sich der Aufsichtsrat vor allem mit der Feststellung des Jahresabschlusses 2007/08 und der Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung, die am 30. Januar 2009 stattfand. In der Sitzung des Aufsichtsrates am Tag vor der Hauptversammlung erstattete der Vorstand dem Aufsichtsrat Bericht zur Geschäftslage und über den nach dem Bericht des Vorstandes positiven Stand der Gespräche über die Refinanzierung des Ende März 2009 ausgelaufenen Konsortialkredits in Höhe von zehn Milliarden Euro. Da die Amtszeit der Mitglieder des ersten Aufsichtsrates der Porsche Automobil Holding SE mit Ablauf der Hauptversammlung endete, trat im Anschluss an die Hauptversammlung der neu gewählte Aufsichtsrat satzungsgemäß zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen. In dieser wurden Herr Dr. Wolfgang Porsche zum Vorsitzenden und Herr Uwe Hück zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates gewählt.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 24. März 2009 informierte sich der Aufsichtsrat ausschließlich über die zum Zeitpunkt der Aufsichtsratssitzung noch andauernden Verhandlungen über die Refinanzierung des Konsortialkredits in Höhe von zehn Milliarden Euro. Der Vorstand hatte sich im Vorfeld der Verhandlungen stets zuversichtlich gezeigt, eine angemessene Refinanzierung des Konsortialkredits zu akzeptablen Bedingungen realisieren zu können. Dieser Kon-

sortialkredit wurde noch am 24. März 2009 durch einen neuen Konsortialkredit über zehn Milliarden Euro abgelöst, der nach seinen vertraglichen Bestimmungen für einen bestimmten Zeitraum auf bis zu 12,5 Milliarden Euro hätte aufgestockt werden können („neuer Konsortialkredit“). Angesichts der schwierigen Verhandlungen und des problematischen Marktumfelds aufgrund der schwersten weltweiten Finanzkrise seit rund 80 Jahren beschloss der Aufsichtsrat, die bestehende Risikoüberwachung, insbesondere im Bereich des Finanz- und Beteiligungsmanagements, weiter zu intensivieren und von seinem Einsichtsrecht gemäß § 111 Abs. 2 AktG Gebrauch zu machen. Hierzu wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vom Aufsichtsrat als externer Sachverständiger beauftragt, um die Finanzierungs- und Liquiditätssituation sowie die Optionsstrukturen im Konzern zu überprüfen.

Am 30. März 2009 erörterte der Aufsichtsrat in einer weiteren außerordentlichen Sitzung den Halbjahresfinanzbericht und den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss zum 31. Januar 2009. Darüber hinaus ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand ausführlich über den Verlauf und die Rahmenbedingungen der Refinanzierungsverhandlungen sowie die wesentlichen Eckpunkte des neuen Konsortialkredits informieren. Außerdem befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Liquiditätssituation und der Liquiditätsplanung der Porsche Automobil Holding SE sowie der Netto-Verschuldung. Der Aufsichtsrat bat den Vorstand, ihn laufend über die Realisierung der beabsichtigten Aufstockung des neuen Konsortialkredits auf 12,5 Milliarden Euro zu informieren.

In der folgenden Aufsichtsratssitzung am 16. April 2009 erstatteten Vertreter der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ihren Bericht über die Finanzierung, die Optionsstrukturen und den Liquiditätsstatus bzw. die Liquiditätsplanung der Gesellschaft und beantworteten Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Die Prüfung durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ergab keine Beanstandungen. Anschließend befasste

sich der Aufsichtsrat ausführlich mit der Geschäftslage und der finanziellen Situation der Gesellschaft.

Am 22. Juli 2009 fand bis zum Morgen des 23. Juli 2009 eine weitere außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrates statt. In dieser wurde der Aufsichtsrat zunächst über die finanzielle Lage der Gesellschaft informiert. Anschließend beriet der Aufsichtsrat über den Stand und Inhalt der Verhandlungen mit der Volkswagen AG sowie potenziellen Investoren, insbesondere der Qatar Holding LLC. In der Sitzung wurden die Auswirkungen der verschiedenen vom Vorstand geprüften Strategien auf die Lage und dabei insbesondere auf die Liquiditäts- und Schuldentilgungsplanung der Gesellschaft eingehend diskutiert. Ergebnis der Sitzung war, dass der Aufsichtsrat den Vorstand bat, mit der Qatar Holding LLC ein Investment Agreement endzuverhandeln, das neben der Veräußerung von Optionen auf VW-Aktien den Beitritt der Qatar Holding LLC zum neuen Konsortialkredit vorsah. Ferner stimmte der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstandes zu, eine Kapitalerhöhung im Volumen von mindestens fünf Milliarden Euro vorzubereiten, um damit die Voraussetzung für einen integrierten Automobilkonzern mit VW zu schaffen. Der Aufsichtsrat beurteilte das vom Vorstand trotz der wirtschaftlich schwierigen Lage der Gesellschaft vorgeschlagene Stand-alone-Konzept als nicht ausreichend gesichert. Nach weiteren intensiven Beratungen einigte sich das Plenum des Aufsichtsrates mit Herrn Dr. Wendelin Wiedeking und Herrn Holger P. Härter aufgrund der unterschiedlichen Auffassungen zwischen Vorstand und Aufsichtsrat über die zukünftige strategische Ausrichtung der Porsche Automobil Holding SE über deren Demission. Als neue Mitglieder des Vorstandes der Gesellschaft wurden Herr Michael Macht sowie Herr Thomas Edig bestellt.

In der letzten Aufsichtsratssitzung des Geschäftsjahres 2008/09, die am 29. Juli 2009 stattfand, wurden die Verhandlungen über den Abschluss einer Grundlagenvereinbarung mit VW zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns the-

matisiert. Ferner beriet der Aufsichtsrat über den Stand der Verhandlungen mit der Qatar Holding LLC. Weiterer Tagesordnungspunkt waren die Bilanzen der Teilkonzerne der Gesellschaft zum Stichtag 30. Juni 2009. Dabei wurde auch die Liquiditätsplanung bis zum Ende des Geschäftsjahres 2009/10 behandelt.

Präsidialausschuss

Der Aufsichtsrat hat einen Präsidialausschuss gebildet, der im Geschäftsjahr 2008/09 für Abschluss, Änderung und Aufhebung von Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder zuständig war sowie in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte entscheidet. Weitere Ausschüsse wurden nicht gebildet.

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und jeweils einem aus der Mitte des Aufsichtsrates zu wählenden Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter zusammen. In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrates am 30. Januar 2009 wurde Herr Dr. Hans Michel Piëch als Vertreter der Anteilseigner wieder gewählt. In dieser Sitzung wurde außerdem Herr Bernd Osterloh als Vertreter der Arbeitnehmer zum neuen Mitglied des Präsidialausschusses gewählt. Damit folgte er Herrn Hans Baur, der bis dahin die Arbeitnehmer im Präsidialausschuss vertreten hatte. Dem Präsidialausschuss gehören ferner als Aufsichtsratsvorsitzender Herr Dr. Wolfgang Porsche sowie als dessen Stellvertreter Herr Uwe Hück an. Der Präsidialausschuss tagte achtmal. Der Vermittlungsausschuss musste nicht einberufen werden. Über die Arbeit des Präsidialausschusses wurde dem Aufsichtsratsplenum regelmäßig berichtet.

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert und die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht. Die Entsprechenserklärung

ist im Corporate Governance Bericht als Teil des Geschäftsberichts 2008/09 vollständig wiedergegeben. Der Aufsichtsrat überprüft die Effizienz seiner Tätigkeit im Wege der Selbstevaluierung.

Zur Behandlung von Interessenkonflikten verfuhr der Aufsichtsrat im vergangenen Geschäftsjahr – wie auch bisher – nach folgendem Grundsatz: Die Mitglieder des Aufsichtsrates der Porsche Automobil Holding SE prüfen hinsichtlich jedes Tagesordnungspunkts und insbesondere vor Beschlussfassungen, ob Interessenkonflikte bestehen. Dies gilt vor allem für Mitglieder, die auch Mitglied im Aufsichtsrat der Volkswagen AG sind. Sofern die Prüfung zum Ergebnis kommt, dass ein Interessenkonflikt vorliegt, verlassen die jeweiligen Mitglieder bei der Behandlung des betreffenden Beschlussgegenstands den Sitzungsraum bzw. nehmen nicht an der Abstimmung teil.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2008/09

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss der Porsche Automobil Holding SE und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2008/09 sind unter Einbeziehung der Buchführung und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft worden. Der Abschlussprüfer hat keine Einwendungen erhoben und dies in uneingeschränkten Bestätigungsvermerken bescheinigt.

Das Ergebnis des Porsche Konzerns im Geschäftsjahr 2008/09 beläuft sich vor Steuern auf minus 4,4 Milliarden Euro. Nach Steuern erwirtschaftete der Porsche Konzern ein Ergebnis in Höhe von minus 3,6 Milliarden Euro. Zwar erzielten sowohl der Teilkonzern Porsche als auch der Teilkonzern Volkswagen positive operative Ergebnisse, das Ergebnis des Konzerns wurde aber durch zwei wesentliche Effekte negativ beeinflusst. Die Marktbewertung der auf Barausgleich gerichteten Optionen auf Aktien der Volkswagen AG führte im Geschäftsjahr zu einem Nettoaufwand in Höhe von 2,5 Milliarden Euro.

Aus der Fortentwicklung der stillen Reserven, die im Rahmen der Kaufpreisallokation für den Volkswagen Konzern zum 5. Januar 2009 aufgedeckt wurden, resultierte darüber hinaus eine zusätzliche Ergebnisbelastung von rund 3,0 Milliarden Euro.

In Absprache mit dem Aufsichtsrat war die erstmalige Einbeziehung des Volkswagen-Konzerns Schwerpunkt der Abschlussprüfung. Wichtige Themen waren dabei die Kaufpreisallokation zum Erstkonsolidierungszeitpunkt und die Folgekonsolidierung bis zum Bilanzstichtag sowie die Vereinheitlichung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Bei der Prüfung wurde insbesondere auch die Liquiditätsplanung des Porsche-Konzerns – ohne Volkswagen Teilkonzern – im Hinblick auf den zukünftigen Finanzbedarf und dessen Refinanzierung untersucht. Gegenstand der Abschlussprüfung waren auch die Maßnahmen des Vorstandes zur frühzeitigen Erkennung von Risiken, die den Erfolg und den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten.

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

Porsche Automobil Holding SE für den Porsche Konzern eingerichtet hat, die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG.

Der Jahresabschluss der Porsche Automobil Holding SE, der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht, die mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, versehen sind, sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinns haben dem Aufsichtsrat rechtzeitig zur Prüfung vorgelegen. Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Art. 9 Abs. 1 Lit. c (ii) SE-VO, § 170 Abs. 1 und 2 AktG vorgelegten Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers eingehend geprüft. Die Prüfung bezog sich dabei auch auf die Marktbewertung der auf Barausgleich gerichteten Optionen auf Aktien der Volkswagen AG, die Liquiditätssituation und das Risikofrüherkennungssystem der Porsche Automobil Holding SE sowie der mögliche Zeitpunkt einer Entkonsolidierung der Volkswagen AG in Folge der geplanten Aufnahme eines Entsendungsrechts zugunsten des Landes Niedersachsen in die Satzung der Volkswagen AG. Der Aufsichtsrat stimmt den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, zu. Als abschließendes Ergebnis seiner eigenen Prüfungen hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2008/09 gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem Lagebericht des Vorstandes erklärt sich der Aufsichtsrat einverstanden. Dem Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Aufsichtsrates vom 12. November 2009, in der der Jahresabschluss gebilligt und festgestellt und der Konzernabschluss gebilligt wurde, zu dem betreffenden Tagesordnungs-

punkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche Automobil Holding SE erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden. In der Sitzung erörterte der Aufsichtsrat die Prüfergebnisse und dabei insbesondere die Marktbewertung der auf Barausgleich gerichteten Optionen auf VW-Aktien sowie die Liquiditätssituation der Gesellschaft.

Der Vorstand hat gemäß Art. 9 Abs. 1 Lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2008/09 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

Der Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt und in der Sitzung des Aufsichtsrates vom 12. November 2009 eingehend erörtert und insbesondere auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft. Vertreter des Abschlussprüfers nahmen an dieser Sitzung teil, berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Abhängigkeitsberichts und standen dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstandes keine Einwendungen zu erheben.

Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

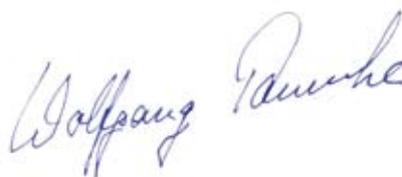
Die ordentliche Hauptversammlung am 30. Januar 2009 hat alle Vertreter der Anteilseigner für eine weitere volle Amtszeit in den Aufsichtsrat gewählt. Mit Ablauf der Hauptversammlung schieden die Herren Wolfgang Leimgruber, Hansjörg Schmierer und Walter Uhl als Vertreter der Arbeitnehmer aus dem Aufsichtsrat aus. An ihre Stelle traten die Herren Bernd Osterloh, Bertholt Huber und Peter Mosch.

Am 23. Juli 2009 einigte sich der Aufsichtsrat – wie bereits beschrieben – mit Herrn Dr. Wendelin Wiedeking und Herrn Holger P. Härter über deren Demission. Zu neuen Mitgliedern des Vorstandes der Gesellschaft wurden Herr Michael Macht, zuständig für den Bereich Technik und Produkte, sowie Herr Thomas Edig bestellt. Herr Edig trägt die Verantwortung für den kaufmännischen Bereich und die Administration.

Dank

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrates, den gewählten Vertretern der Belegschaft, dem Management sowie allen Mitarbeitern für die im abgelaufenen Geschäftsjahr geleistete Arbeit und ihren hohen Einsatz Dank und Anerkennung aus.

Stuttgart, den 20. November 2009



Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

Konzernlagebericht und Lagebericht
der Porsche Automobil Holding SE





Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE

Aktuelle Entwicklungen

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

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

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



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

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

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

gen dafür zu diesem Zeitpunkt gegeben sein müssen.

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

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

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

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

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

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

eine hochrangige Delegation aus Qatar unter Leitung des Premierministers des Emirats, Scheich Hamad ibn Dschasim ibn Dschabir Al-Thani, in Stuttgart zur Unterzeichnung zweier vertraglicher Vereinbarungen. Der Premierminister des Emirats unterzeichnete einen Kaufvertrag, mit dem die Qatar Holding LLC zehn Prozent der Stammaktien der Porsche SE erwarb. Als Sprecher der Familiengeschafter unterzeichneten Dr. Wolfgang Porsche und Dr. Hans Michel Piëch das Dokument. Der zweite Vertrag, der die Übernahme eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Kurssicherungsgeschäfte für VW-Aktien durch das Emirat vorsah, wurde einerseits von Ahmad Al Sayed, Vorstandsvorsitzender der Qatar Holding LLC, und andererseits von den Vorstandsmitgliedern der Porsche SE, Michael Macht und Thomas Edig, unterschrieben. In diesem Zusammenhang verpflichtete sich die Qatar Holding LLC weiter, mit einem Betrag von 265 Millionen Euro dem bestehenden syndizierten Kredit beizutreten. Die Auswirkungen der Veräußerung der Aktienoptionen auf die Liquiditätsslage der Porsche SE wird auch im Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ in diesem Lagebericht auf Seite 67 dargestellt.

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

Weitere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind auf Seite 86 zusammengefasst.



Geschäftsverlauf

Erstmalige Einbeziehung von Volkswagen

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

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

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

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

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

Weltwirtschaftliche Rahmenbedingungen

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

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

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

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

Im allgemeinen Abwärtstrend

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

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

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

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

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

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

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

Regionale Unterschiede

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

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

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

Sinkende Produktionszahlen

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

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

**Gefragte Finanzdienstleistungen**

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

Die Porsche Financial Services Gesellschaften sind in allen wichtigen Märkten vertreten. Mit abermals rund 35.000 neuen Vertragsabschlüssen betreuten die Gesellschaften im Geschäftsjahr 2008/09 weltweit mehr als 81.000 Finanzdienstleistungsverträge. Darüber hinaus nutzen rund 12.600 Kunden das Angebot an Kreditkarten von Porsche. Als Inhaber der Porsche Card oder der Porsche Card S, die mit einem erweiterten Leistungsspektrum ausgestattet ist, kommen die Kunden in den Genuss einer Vielzahl von Dienstleistungen und persönlichen Vorteilen, die ganz speziell auf die Interessen und Bedürfnisse von Porsche Fahrern abgestimmt wurden.

Einen individuellen Versicherungsschutz bietet Financial Services im Rahmen des Porsche Versicherungsdienstes mit der Porsche CarPolicy und der Porsche CarPolicy S an. Beide Angebote erlauben den Kunden eine Risikoabdeckung, die speziell auf den Wert ihres Fahrzeugs zugeschnitten ist. Dies gilt sowohl für die Haftpflichtversicherung als auch für die Vollkasko- und die Teilkaskoversicherung. Der Porsche Versicherungsdienst arbeitet seit Jahren erfolgreich mit der HDI-Gerling Firmen- und Privatversicherung AG zusammen und genießt das Vertrauen von über 20.000 zufriedenen Porsche Fahrern.

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

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

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

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

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

Neue Arbeitsplätze

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

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

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

Veränderte Besetzung des Aufsichtsrates

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

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

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

Pflichtangebote für Audi- und Scania-Aktien

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

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

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





Kapitalmarkt

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

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

Überzeugende Langfristentwicklung

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

Umtausch in neue Aktien der Porsche SE

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

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

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

Jährliches Dokument nach § 10 WpPG

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

Intensive Investor Relations

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

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

Gut besuchte Hauptversammlung

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

Aktionärsstruktur

Das Aktienkapital der Porsche SE beträgt 175 Millionen Euro und ist aufgeteilt in 87,5 Millionen Stammaktien und 87,5 Millionen börsennotierte Vorzugsaktien, auf die ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von einem Euro je Stückaktie entfällt. Die Stammaktien wurden bis zum Ende des Be-

richtsjahres ausschließlich von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten.

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

Zu Veränderungen in der Aktionärsstruktur nach dem Ende des Geschäftsjahres der Porsche SE verweisen wir auf Seite 86 dieses Lageberichts.

Indices

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



Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

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

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

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

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

Vermögenslage

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

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

genswerte, die Sachanlagen und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Finanzlage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ertragslage

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Porsche Automobil Holding SE (Kurzfassung nach HGB)

Jahresergebnis

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

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

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

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

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

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31.07.2009

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

Vermögens- und Finanzlage

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

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

Risiken der Geschäftsentwicklung

Die Risiken der Geschäftsentwicklung der Porsche Automobil Holding SE als Führungsgesellschaft des Porsche Konzerns hängen eng mit den Risiken der Teilkonzerne Porsche und Volkswagen zusammen. Darüber hinaus ergeben sich für die Gesellschaft aus der Holdingfunktion weitere Risiken. Für eine Beschreibung der Risiken verweisen wir auf den Bericht über die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung auf den Seiten 67 bis 85 dieses Geschäftsberichts.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Für die Porsche Automobil Holding SE ergeben sich aufgrund ihrer Führungsfunktion im Porsche Konzern spezielle Risiken in Bezug auf Finanzinstrumente. Diese sind, ebenso wie die Risiken der Teilkonzerne, im Bericht über die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung auf den Seiten 67 bis 85 dieses Geschäftsberichts dargestellt.

**Dividendenvorschlag**

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

Abhängigkeitsbericht erstellt

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat Porsche entsprechend § 312 Aktiengesetz auf Empfehlung seiner Rechtsberater einen Bericht

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

Wertsteigernde Faktoren

Neben den im Abschnitt Vermögens-, Finanz- und Ertragslage dargestellten wesentlichen finanziellen Leistungsindikatoren berichten wir nachstehend über die wesentlichen nicht finanziellen Leistungsindikatoren des Porsche Konzerns, die als Werttreiber dazu beitragen, den Unternehmenswert nachhaltig zu erhöhen. Hierzu zählen neu entwickelte Produkte, die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Vertrieb, Umwelt ebenso wie das Verhalten der Unternehmensleitung gegenüber den Mitarbeitern.

Forschung und Entwicklung

Neuvorstellungen des Teilkonzerns Porsche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Neuvorstellungen des Teilkonzerns Volkswagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 47 dieses Berichts.



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

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

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

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

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

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

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 47 dieses Berichts.

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

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

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

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

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

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

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

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

Mit strategischen Allianzen Kräfte bündeln

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

* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 47 dieses Berichts.

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

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

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

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

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

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

Aktivierete Entwicklungskosten gestiegen

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

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

Schutzrechte und Lizenzen

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

Der Volkswagen Teilkonzern sichert sich jährlich zahlreiche Patente im In- und Ausland, überwiegend betrafen diese Innovationen elektronische Helfer und emissionsreduzierende Maßnahmen für Antriebssysteme. Die Mitarbeiter stellen dabei meist als Ideengeber ihre hohe Innovationskraft durch den großen Umfang und die technologische Qualität der Anmeldungen unter Beweis.

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Modell	Leistung	Kraftstoff-	Kraftstoff-	Kraftstoff-	CO ₂ -
	kW (PS)	verbrauch	verbrauch	verbrauch	Emissionen
		innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
		(l/100 km)	(l/100 km)	(l/100 km)	(g/km)
Audi A4 3.0 TDI quattro clean diesel	176 (240)	8,7	5,5	6,7	175
Audi Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	176 (240)	11,2	7,6	8,9	234
Audi S5 Sportback 3.0 TFSI	245 (333)	13,8	7,3	9,7	224
Audi TT RS Coupé	250 (340)	13,1	6,9	9,2	214
Bentley Continental Supersports	463 (630)	25,0	11,4	16,3	388
Lamborghini Murciélago LP 670-4 SV	493 (670)	32,0	13,7	20,6	480
SEAT Altea ECOMOTIVE	77 (105)	5,2	4,1	4,5	119
SEAT Ibiza FR	110 (150)	8,1	5,3	6,3	146
SEAT Leon CUPRA	177 (240)	11,4	6,5	8,3	199
SEAT Leon CUPRA R	195 (265)	10,7	6,6	8,1	190
SEAT Leon ECOMOTIVE	77 (105)	4,6	3,2	3,8	99
Škoda Octavia GreenLine	77 (105)	5,5	3,7	4,4	114
Škoda Octavia LPG (Autogas)	72 (98)	12,7	7,3	9,2	149
Škoda Octavia LPG (Benzin)	72 (98)	9,8	5,6	7,1	169
VW Golf Limousine BlueMotion	77 (105)	4,7	3,4	3,8	99
VW Golf R (6-Gang manuell)	199 (270)	11,8	6,7	8,5	199
VW Golf R (6-Gang-DSG)	199 (270)	11,2	6,8	8,4	195

Einkauf

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

Materialkosten und Rohstoffpreisentwicklung

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

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

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

Russland und den USA spielen hierbei eine besondere Rolle.

Erfolgreiche Produktanläufe

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

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

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

Hohes Leistungsniveau der Lieferanten

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



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

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

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

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

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

Einkauf von Nicht-Produktionsmaterial

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

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

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

Kaufteile im Teilkonzern Volkswagen

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

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



Konsequente Erschließung neuer Märkte

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

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

Produktion

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

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

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

Hochleistungsstandort Leipzig

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

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

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

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

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

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

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

Höchste Qualitätsstandards

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

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

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

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

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



Produktionsstandorte flexibel nutzen

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

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

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

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

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

Vertrieb

Vertriebsnetz im Teilkonzern Porsche

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

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

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



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

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

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

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

Höchste Kundenzufriedenheit

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

Vertriebsstruktur im Teilkonzern Volkswagen

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

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

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

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

Loyale Kunden

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

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

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

Großkundengeschäft erweitert

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

Serviceprozesse in den Teilkonzernen weiter verbessert

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

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

Mitarbeiter

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

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

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

Neuausrichtung im Teilkonzern Porsche

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

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

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



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

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

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

Hohe Informationssicherheit

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

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

Qualifizierte Ausbildung

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

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

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

P-ERA eingeführt

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

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

Haustarifverträge abgeschlossen

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

Fruchtbares Ideenmanagement

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

Unter den Top-Arbeitgebern

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

Fach- und Führungsnachwuchs im Volkswagen Teilkonzern

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

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

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

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

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

Arbeitsschutzpolitik bei Volkswagen

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

Ideen der Mitarbeiter honoriert

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

Umwelt

Umweltmanagement im Teilkonzern Porsche

Management auf hohem Niveau

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

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

Um die Umweltleistung der Standorte kontinuierlich zu verbessern, hat sich das Umweltmanagementsystem als wirksames Instrument der Unternehmensführung etabliert. Mit dem Managementsystem steuert der Porsche Teilkonzern Projekte sowie Maßnahmen und treibt die nachhaltige Verbesserung im Umweltschutz des Unternehmens voran. Mit der Umweltdokumentation, der internen Kontrolle durch Umweltaudits, der Steuerung kontinuierlicher Verbesserungen durch Umweltziele und mit der Schulung der Mitarbeiter sind hier nur einige Instrumente zur Förderung dieser nachhaltigen Unternehmensstrategie genannt. Im Ergebnis gelingt es der Porsche AG, die Verantwortung, die das Unternehmen für den Schutz der Umwelt übernommen hat, in der Praxis effizient umzusetzen.

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

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

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

Aktiv für den Umweltschutz

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

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

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

Antrieb für die Zukunft

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

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

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

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

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



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

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

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

Umweltmanagement im Teilkonzern Volkswagen

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

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

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

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

Verstärkte Nutzung regenerativer Energien

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

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

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

Kraftstoff- und Antriebsstrategie

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

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

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



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

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

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

gleichzeitig deutlich höheren Effizienz und damit einem geringeren Kraftstoffverbrauch.

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

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

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

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





Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

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

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

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

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

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

Porsche SE stets über substantielle Risikotreiber informiert ist und potentielle Auswirkungen der identifizierten Risiken einschätzen kann, um geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Chancen und Risiken der Porsche SE

Die strategische Ausrichtung der Porsche SE verlangt nach einem umfassenden Liquiditäts- und Finanzierungsmanagement, welches die zentrale Komponente des integrierten Risiko-früherkennungssystem bildet. Dabei ist die freie Liquidität eine wesentliche Finanz- und Risikokennzahl, die die Finanzierungs- und Beteiligungsstrategie verbindet und Gegenstand regelmäßiger Berichterstattungen ist.

Kapital- und kreditmarktinduzierte Risiken

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

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

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

Die Umsetzung der Finanzierungsstrategie umfasst auch die grundsätzliche Bestrebung, Zinsrisiken zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen weitgehend an Dritte zu transferieren. Dabei werden potentielle Risiken aus Zinskomponenten des Fremdkapitals der Porsche SE laufend vor dem Hintergrund der zu erwartenden Zinsentwicklung analysiert und gegebenenfalls auf Dritte verlagert.

Liquiditätsrisiken

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

Die Abgabe eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Optionen auf Aktien der Volkswagen AG an die Qatar Holding LLC kurz nach dem Bilanzstichtag führte zu einer Aufhebung der mit den verkauften Optionen in Zusammenhang stehenden Verfügungsbeschränkungen in Bezug auf bestehende Tages- und Termingeldeinlagen. Die Veräußerung führte insgesamt zu einer Erhöhung der freien Liquidität um mehr als eine Milliarde Euro. Im Gegenzug beteiligte sich die Qatar Holding LLC auf Verlangen der Porsche SE mit 265 Millionen Euro an dem zu diesem Zeitpunkt bestehenden, syndizierten Kredit.

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



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

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

Risiken aus Aktienoptionen

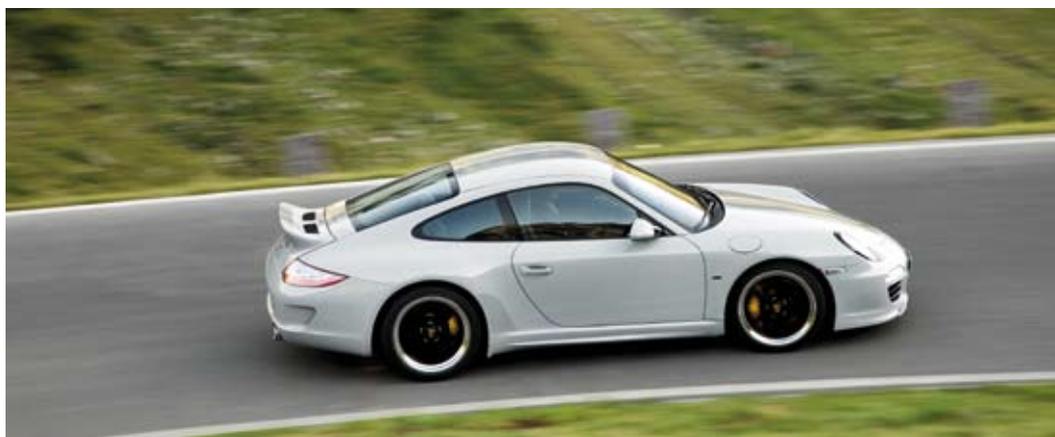
Die Umsetzung der Beteiligungsstrategie an Volkswagen erfolgte zum Teil mittels auf Barausgleich ausgerichteter Optionen auf Volkswagen Aktien. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen am Kapitalmarkt und der daraus resultierenden Implikationen für die Beteiligungs-

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

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

Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen

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



Bewertungsrisiken

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

Rechtliche Risiken

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

Steuerliche Risiken

Das Unternehmen hat im Rahmen der Aktienoptionsgeschäfte auch Transaktionen getätigt, die nach Auffassung des Unternehmens zu steuerfreien Veräußerungsgewinnen und steuerlich wirksamen Verlusten führen. Zwischen dem Unternehmen und der Finanzverwaltung ist die steuerliche Behandlung der Aktienoptionsgeschäfte strittig. Nach Kenntnis der Porsche SE wird die Finanzverwaltung die vom Unternehmen vertretene Auffassung zunächst nicht akzeptieren. Zur Abdeckung des

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

Chancen aus Synergiepotentialen

Aus der operativen Zusammenarbeit der Teilkonzerne Porsche und Volkswagen kann der Porsche Konzern zukünftig weitere Synergien realisieren. Die beiden Teilkonzerne arbeiten bereits seit zehn Jahren erfolgreich in dem so genannten Colorado-Projekt zusammen, bei dem eine Plattform für die Modelle Porsche Cayenne, VW Touareg und Audi Q7 entwickelt wurde. Dieses Projekt kann als Muster für neue Kooperationsprojekte dienen. Synergiepotentiale können sich bei der Konzeption weiterer gemeinsamer Plattformen sowie im Bereich neuer Technologien und bei der Elektrik und Elektronik ergeben. Darüber hinaus könnten durch die Vermeidung doppelter Investitionen die jährlichen Abschreibungen des Porsche Konzerns vermindert werden. Auch die gemeinsame Materialbeschaffung und Nutzung von Vertriebswegen kann sich positiv auf die Ergebnissituation des Porsche Konzerns auswirken.

Chancen und Risiken im Teilkonzern Porsche

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

Die Chancen und Risiken im Teilkonzern werden in jährlichen Planungsrunden bewertet. Während des Jahres erfolgt über das Berichtssystem eine laufende Kontrolle. Abweichungen werden analysiert, erfasst und bei negativen Entwicklungen Gegenmaßnahmen eingeleitet. Darüber hinaus überwachen und dokumentieren die Abteilungen „Risk Management“ und „Interne Revision“ die Risiken und Frühwarnsysteme. Stellen sie neue oder geänderte Risiken fest, unterrichten sie den Vorstand sofort und unterbreiten ihm Optimierungsvorschläge. Dieses Vorgehen erlaubt es, negative Entwicklungen zeitnah zu erkennen und sofortige Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Fortlaufende Kontrolle von betrieblichen Abläufen

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

Die Statistik zeigt, dass Elementarschäden wie Sturm, Hagel oder Erdbeben häufiger als bisher vorkommen. Zum Ende dieses Geschäftsjahres war auch das Porsche Stammwerk in Zuffenhausen einem heftigen, sintflutartigen Gewitterregen mit gravierenden Überschwemmungen ausgesetzt. Um derartige Risiken und daraus resultierende nachhaltige Produktionsstörungen zu verringern, besteht im Porsche Teilkonzern ein Notfallteam, das schnell und koordiniert eingreift, um das Schadensszenario zu begrenzen. Jeder Schadensfall führt zu neuen Erkenntnissen. Sofern diese für eine Prozessoptimierung sprechen, erfolgt eine detaillierte Bewertung und gegebenenfalls eine zeitnahe Implementierung in die Gefahrenabwehrorganisation.

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

Nachfrageabhängige Risiken

Nachfrage und Absatz werden auch durch das wirtschaftliche Umfeld beeinflusst. Durch intensive lokale Marktbeobachtungen und Frühwarnindikatoren erkennt Porsche rechtzeitig einen

möglichen Absatzrückgang. Der allgemeine Abwärtstrend bei der Nachfrage höherwertiger Fahrzeuge infolge der Finanzkrise hat Porsche ebenso getroffen wie die Wettbewerber. Durch Umschichtungen zwischen Absatzmärkten sowie länderspezifische Absatzförderungsprogramme wird dem Absatzrückgang entgegnet. Die Handelsorganisation erhält zudem Zahlungsziele eingeräumt, wobei der einzelne Empfänger zuvor eine positive Bewertung hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erfahren haben muss, die im Rahmen eines Kreditausschusses regelmäßig überprüft wird. Durch die Diversifizierung und die aktive Risikosteuerung, wie zum Beispiel die Einholung von bankenüblichen Sicherheiten und Informationen sowie das tägliche Monitoring, wird das Ausfallrisiko für den Konzern ebenfalls reduziert.

Beschaffungsrisiko

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

Finanzrisiken

Um den Porsche Teilkonzern vor Finanzrisiken zu schützen, senkt die Treasury-Abteilung auf Grundlage der geplanten Absatzzahlen die Währungsrisiken durch den Einsatz von Kurssicherungsgeschäften. Für Termingeschäfte und Optionen greift das Unternehmen auf große internationale Finanzpartner zurück, wobei die Zusammenarbeit nach einheitlichen Richtlinien erfolgt und einer fortlaufenden Überwachung unterliegt. Eine Politik größtmöglicher finanzieller Absicherung wird auch bei der Liquiditätsvorsorge betrieben. Es wurden Anleihen begeben, die wegen derzeit ausreichender Liquidität aus dem operativen Geschäft als Reserven zinsertragbringend angelegt wurden. Um den Risiken aus den Geld- und Kapitalmärkten zu begegnen, hat die Por-

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

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

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

Entwicklungsrisiken

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

IT-Risiken

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

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

Personalrisiken

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

Rechtliche Risiken

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

Umfassende Qualitätssicherung

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

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

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

Falls trotz dieser Risikovorbeugung nach dem Start der Produktion Produktmängel auftreten, werden diese Mängel in den Absatzmärkten erfasst und ausgewertet. Ziel ist es, die Ursachen festzustellen und zu beheben. Hierfür gibt es bei der Porsche AG einen interdisziplinär

besetzten Arbeitskreis, der Abhilfemaßnahmen im Fertigungsprozess von Porsche oder beim Lieferanten einleitet.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

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

Die EU-Kommission hatte im April 2009 festgeschrieben, dass der Mittelwert der gesamten europäischen Neufahrzeugflotte im Zeitraum von 2012/2015 bis 2020 eine CO₂-Emission von 130 g/km nicht überschreiten darf. Weitere zehn Gramm sollen durch ergänzende Maßnahmen wie die Verwendung von Biokraftstoffen, Leichtlaufreifen, effektiven Klimaanlageanlagen sowie durch andere technische Verbesserungen erreicht werden. Damit gibt es erstmals eine gesetzliche CO₂-Vorschrift für Pkw-Hersteller und Importeure,



die ihre Fahrzeuge in der Europäischen Union absetzen wollen.

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

Damit Unternehmen wie dem Teilkonzern Porsche, mit einem sehr speziellen Fahrzeugangebot und einer kleinen Produktion, nicht die wirtschaftliche Grundlage entzogen wird, besteht zudem die Möglichkeit, eine Sonderregelung zu beantragen. So können Anbieter von 10.000 bis 300.000 Fahrzeugen pro Jahr eine Minderung der CO₂-Emissionen um 25 Prozent vereinbaren. Als Berechnungsbasis werden die Werte der Fahrzeuge aus dem Jahr 2007 zugrunde gelegt.

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

Die neue CO₂-Regelung der Europäischen Union soll bis 2020 gelten, danach droht eine weitere Verschärfung der CO₂-Grenzwerte. Angepeilt wird an Stelle der 130 g/km ein europäischer Gesamtflottenwert von 95 g/km, was eine weitere Reduktion des Kraftstoffverbrauchs von mehr als 25 Prozent bedeuten würde. Die neue Regelung würde wesentliche Auswirkungen auf die Produktvielfalt, die Segmentverteilung und die Ertragslage im europäischen Markt haben.

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

Chancen und Risiken im Teilkonzern Volkswagen

Aktualisierung der Risikodokumentation

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

eignete Maßnahmen in Form von Richtlinien und Organisationsanweisungen vorgegeben, um dem jeweiligen Risiko zu begegnen. Die fortlaufende Aktualisierung der Risikodokumentation wird zentral vom Konzern-Controlling in Abstimmung mit der Konzern-Revision koordiniert. Die Risikomeldungen werden stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Federführung der Abschlussprüfer auf Plausibilität und Angemessenheit geprüft.

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

Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

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

Das Risikomanagement ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation und eingebettet in die täglichen Geschäftsprozesse des Volkswagen Teilkonzerns. Ereignisse, die ein potenzielles Risiko bergen, werden dezentral in den Geschäftsbereichen sowie in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, in ihren Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Somit liegt dem Vorstand des Teilkonzerns Volkswagen über die dokumentierten Berichtswege jederzeit ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Überschaubare Risiken, die in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Nutzen aus der Geschäftstätigkeit stehen, werden eingegangen.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

Branchenrisiken

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

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

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

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

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

Risiken aus Forschung und Entwicklung

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

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

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

Risiken aus der Beschaffung

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

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

Nachfrageabhängige Produktionsrisiken

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

lichkeiten, die Produktion an den aktuellen Marktbedarf anzupassen.

Risiken aus Nachfrageveränderungen

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

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

Diesen Risiken wirkt der Teilkonzern Volkswagen mit der Entwicklung verbrauchsgünstiger Fahrzeuge und alternativer Kraftstoffe im Rahmen seiner Kraftstoff- und Antriebsstrategie entgegen.

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

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

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

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

Qualitätsrisiken

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

Personalrisiken

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

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

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

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



Umweltschutzrechtliche Auflagen

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

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

Die G8-Staaten streben an, die weltweiten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 50 Prozent zu reduzieren, um die Klimaerwärmung auf ein beherrschbares Maß einzudämmen. Den Analysen der Internationalen Energieagentur sowie des UN-Klimabeirats (IPCC) zufolge ist dieses Ziel nur durch eine Minderung von Treibhausgasemissionen in allen Sektoren – Energieerzeugung, Industrie, Haushalte, Landwirtschaft und Verkehr – zu erreichen. Entsprechende politische Regulierungen wurden in verschiedenen Ländern zum Teil schon auf den Weg gebracht. Es ist zu erwarten, dass diese in Zukunft weltweit noch deutlich verschärft werden. Der Volkswagen Teilkonzern ist davon sowohl mit seinen Produktionsstätten als auch mit seinen Produkten betroffen, erstere insbesondere über Vorgaben zur

rungen beschlossen. Insbesondere werden Emissionszertifikate nicht mehr wie bisher größtenteils kostenlos zugeteilt, sondern sie sollen verstärkt im Rahmen eines Auktionierungsverfahrens veräußert werden. Des Weiteren wurde der Geltungsbereich deutlich erweitert, so dass mehr Standorte als bisher in das Handelssystem einbezogen werden. Neben höheren Kosten für die selbst erzeugte Energie wird in naher Zukunft auch ein stark erhöhter Verwaltungs- und Überwachungsaufwand zu bewältigen sein. Höhere Preise für Energie und Emissionsberechtigungen gelten dabei nicht nur für die eigenen Anlagen, sondern führen auch zu einer Verteuerung von Materialien, insbesondere von Stahl und Aluminium. Den möglichen finanziellen Folgen und Imagirisiken wird im Teilkonzern Volkswagen mit



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

einem Energiemanagementsystem und mit Energiesparprogrammen entgegengewirkt. Außerdem betreibt der Teilkonzern Volkswagen eigene, hocheffiziente Kraftwerke zur Erzeugung von Strom und Wärme und kann seine Energieversorgung dadurch zum Teil selbst sicherstellen.

Die europäische Regulierung zur Begrenzung der CO₂-Emissionen von Pkw gehört zu den ersten produktbezogenen CO₂-Vorschriften in der EU für den Zeitraum 2012 bis 2020. Damit ist diese Regulierung für die künftige Entwicklung der Klimagasemissionen in der EU einerseits und für

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rechtsfälle

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar beteiligt ist, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren können insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden oder Investoren auftreten.

Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich daraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Insbesondere in Fällen, in denen US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden sowie hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein.

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

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

Risiken aus Finanzinstrumenten

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

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

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

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

Liquiditätsrisiken

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

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



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

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

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



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

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

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

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

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

Restwertrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

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

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Die Art der Prozessgestaltung gewährleistet neben einem professionellen Restwertrisikomanage-

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

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

IT-Risiken

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

Sonstige Einflüsse

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

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche Konzerns

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

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Das Kapitel „Aktuelle Entwicklungen“ (Seiten 16 bis 18 in diesem Lagebericht) enthält bereits Ausführungen zu wesentlichen Ereignissen, die nach dem Ende des Geschäftsjahres 2008/09 stattgefunden haben. Weitere Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind nachfolgend zusammengefasst.

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

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

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

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

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

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

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

Vergütungsbericht

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



Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

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

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

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

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

Wechselkursentwicklung

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

Zinsentwicklung

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

Entwicklung der Rohstoffpreise

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





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

Entwicklung der Automobilmärkte

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

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

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

Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung des Porsche Konzerns

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

schäftsjahr 2009/10 insgesamt wieder leicht ansteigen.

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

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

Stuttgart, den 19. Oktober 2009

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

Corporate Governance Bericht

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

Unternehmensverfassung der Porsche Automobil Holding SE

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

Unternehmensleitung durch den Vorstand

Der Vorstand leitet die Porsche Automobil Holding SE und den Porsche Konzern in eigener Verantwortung und vertritt die Gesellschaft bei Geschäften mit Dritten. Seine wesentlichen Aufgaben liegen in der strategischen Ausrichtung und Steuerung des Porsche Konzerns sowie der Einhaltung und Überwachung eines effizienten Risikomanagementsystems. Besteht der Vorstand – wie zurzeit – aus zwei Mitgliedern, können Entscheidungen nur einstimmig getroffen werden. Die nähere Ausgestaltung der Tätigkeit des Vorstandes ist in einer vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung geregelt.

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über die Planung, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens und stimmt mit dem Aufsichtsrat die strategische Ausrichtung des Porsche Konzerns ab. Bestimmte in der Satzung der Porsche Automobil Holding SE und der Geschäftsordnung des Vorstandes festgelegte Geschäfte darf der Vorstand nur ausführen, wenn er zuvor die Zustimmung des Aufsichtsrates eingeholt hat. Dazu zählen unter anderem der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmen ab einer bestimmten Größenordnung, die Begründung und Auflösung von Standorten, die Aufnahme oder Einstellung von Geschäftsfeldern sowie Rechtsgeschäfte mit Stammaktionären oder Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche Automobil Holding SE.



Überwachung der Unternehmensleitung durch den Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat bestellt die Mitglieder des Vorstandes und überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Eine grundsätzliche Unabhängigkeit des Aufsichtsrates bei der Kontrolle des Vorstandes wird strukturell bereits dadurch gewährleistet, dass ein Mitglied des Aufsichtsrates nicht zugleich dem Vorstand angehören darf und beide Gremien auch nach den ihnen zugewiesenen Kompetenzen streng voneinander getrennt sind.

Der Aufsichtsrat besteht aus zwölf Mitgliedern. Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrates bestimmen sich nach den europäischen SE-Vorschriften. Diese werden ergänzt durch die mit Vertretern der europäischen Porsche Arbeitnehmer abgeschlossene Mitbestimmungsvereinbarung, in der die Kompetenzen der Arbeitnehmer im Betriebsrat der Porsche Automobil Holding SE sowie das Verfahren zur Wahl des SE-Betriebsrates und die Vertretung der Arbeitnehmer im SE-Aufsichtsrat festgelegt sind, sowie entsprechende Satzungsregelungen. Der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE wird paritätisch durch Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter besetzt, wobei die Grundzüge der deutschen Mitbestimmung auf die Porsche Automobil Holding SE übertragen wurden.

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

Der Aufsichtsrat hat einen Präsidialausschuss gebildet, der als Personalausschuss fungiert und außerdem in Eilfällen über zustimmungspflichtige

Geschäfte entscheidet. Weitere Ausschüsse werden bei Bedarf gebildet.

Rechte der Aktionäre

Das Grundkapital der Porsche Automobil Holding SE ist je zur Hälfte in Stammaktien und in Vorzugsaktien ohne Stimmrecht eingeteilt. Die Aktionäre üben die ihnen zustehenden Rechte in der Hauptversammlung aus. Bei der Beschlussfassung gewährt jede Stammaktie der Porsche Automobil Holding SE eine Stimme. Es gibt keine Aktien mit Mehrfach- oder Vorzugsstimmrechten. Ein Höchststimmrecht existiert ebenfalls nicht. Jeder Aktionär ist berechtigt, an der Hauptversammlung teilzunehmen, sich zu den Gegenständen der Tagesordnung zu äußern, Anträge zu stellen und Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu verlangen, soweit dies zur sachgemäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist.

Die Hauptversammlung beschließt unter anderem über die Entlastung des Vorstandes und des Aufsichtsrates, die Verwendung des Bilanzgewinns, die Durchführung von Kapitalmaßnahmen sowie die Vornahme von Satzungsänderungen.

Die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung bestellt. Im Hinblick auf die Bestellung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat gilt Folgendes: Die Satzung der Porsche Automobil Holding SE bestimmt, dass auch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat von der Hauptversammlung bestellt werden, sofern nicht eine nach Maßgabe des SE-Beteiligungsgesetzes geschlossene Vereinbarung über die Beteiligung der Arbeitnehmer ein abweichendes Bestellungsverfahren für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bestimmt. Letzteres trifft gegenwärtig zu: In der Vereinbarung über die Beteiligung der Arbeitnehmer

in der Porsche Automobil Holding SE ist geregelt, dass die Arbeitnehmervertreter unmittelbar mit der Annahme ihrer Wahl durch den SE-Betriebsrat in ihr Amt gelangen. Selbst wenn keine solche Vereinbarung vorläge, wäre die Hauptversammlung bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter an die Vorschläge der Arbeitnehmer gebunden.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Rechnungslegung des Porsche Konzerns erfolgt auf der Grundlage der International Accounting Standards (IAS) und der International Financial Reporting Standards (IFRS) in der vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten Fassung soweit diese in der Europäischen Union anzuwenden sind und der ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen handelsrechtlichen Vorschriften. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche Automobil Holding SE als der Muttergesellschaft des Porsche Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB). Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Risikomanagement

Der Porsche Konzern verfügt über ein konzernweites Risikomanagementsystem, mit dessen Hilfe die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und dadurch in die Lage versetzt wird, rechtzeitig erforderliche Gegenmaßnahmen einzuleiten. Das Risikomanagementsystem im Porsche Konzern wird fortlaufend auf seine Effizienz geprüft und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen kontinuierlich optimiert. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 67 bis 85.

Kommunikation und Transparenz

Porsche legt Wert auf eine transparente Kommunikation und unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage des Unternehmens und seine Geschäftsentwicklung. Als Informationsquelle dient dabei insbesondere die Internetseite www.porsche-se.com, auf

der sämtliche Pressemitteilungen und Finanzberichte ebenso eingestellt sind wie die Satzung der Porsche Automobil Holding SE sowie Informationen zur Hauptversammlung. Interessierte Besucher der Homepage der Porsche Automobil Holding SE haben dort auch die Möglichkeit, einen Newsletter zu abonnieren, der sie regelmäßig über Neuigkeiten aus dem Porsche Konzern informiert.

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

Directors' Dealings

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

Entsprechens-Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Zum Hintergrund

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



Die nachfolgende Erklärung bezieht sich für den Zeitraum bis zum 8. August 2008 auf die Kodex-Fassung vom 14. Juni 2007, für den Zeitraum vom 9. August 2008 bis zum 5. August 2009 auf die Kodex-Fassung vom 6. Juni 2008 und seit dem 6. August 2009 auf die Kodex-Fassung vom 18. Juni 2009, die am 5. August 2009 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde. Soweit keine ausdrückliche Angabe der Kodex-Fassung erfolgt, ist die jeweilige Empfehlung in diesem Zeitraum unverändert geblieben.

Entsprechens-Erklärung der Porsche Automobil Holding SE

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE erklären gemäß § 161 Abs. 1 Aktiengesetz, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex grundsätzlich entsprochen wurde und wird. Soweit dies im Hinblick auf einzelne Empfehlungen derzeit noch nicht der Fall ist, wird angesichts der beabsichtigten Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns mit der Volkswagen AG und der damit einhergehenden Annäherung an die Corporate Governance-Praxis der Volkswagen AG den meisten Empfehlungen des Kodex zukünftig entsprochen werden. Den folgenden Empfehlungen wurde bzw. wird bislang jedoch noch nicht entsprochen:

„Schließt die Gesellschaft für Vorstand und Aufsichtsrat eine D&O-Versicherung ab, so soll ein angemessener Selbstbehalt vereinbart werden.“ (Ziffer 3.8 Abs. 2 Deutscher Corporate Governance Kodex in den Fassungen vom 14. Juni 2007 und vom 6. Juni 2008)

„In einer D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat soll ein entsprechender Selbstbehalt vereinbart werden.“ (Ziffer 3.8 Abs. 2 Satz 2 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009)

Der Empfehlung des Kodex in den Fassungen vom 14. Juni 2007 und vom 6. Juni 2008 wurde nicht gefolgt. Hinsichtlich der Vereinbarung eines Selbstbezalts in den D&O-Versicherungen für den Vorstand werden die neuen Vorgaben des § 93 Abs. 2 Satz 3 Aktiengesetz nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) am 5. August 2009 beachtet.

Im Hinblick auf die D&O-Versicherungen für den Aufsichtsrat wurde der Empfehlung des Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 bisher nicht gefolgt, und zwar aus den folgenden Gründen: Porsche versichert das D&O (Directors and Officers)-Risiko in seiner allgemeinen Sach- und Haftpflichtversicherung ohne spezifischen Selbstbehalt mit der zu zahlenden Gesamtprämie. Ein erheblicher Selbstbehalt, der wegen des zu beachtenden Gleichheitsgrundsatzes nur einheitlich sein kann, würde die Aufsichtsratsmitglieder je nach ihren privaten Einkommens- und Vermögensverhältnissen sehr unterschiedlich treffen. Ein weniger vermögendes Mitglied des Aufsichtsrates könnte im Ernstfall in existenzielle Schwierigkeiten kommen, was in Anbetracht gleicher Pflichten nicht als gerecht zu betrachten ist. Aus denselben Gründen wurde bis zum Inkrafttreten des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) am 5. August 2009 auch kein Selbstbehalt bei D&O-Versicherungen für den Vorstand vereinbart.

Trotz der Argumente, die gegen einen Selbstbehalt in den D&O-Versicherungen für den Aufsichtsrat sprechen, haben Vorstand und Aufsichtsrat ent-

schieden, ab sofort in die D&O-Versicherungsverträge einen entsprechenden Selbstbehalt aufzunehmen.

„Das Aufsichtsratsplenum soll auf Vorschlag des Gremiums, das die Vorstandsverträge behandelt, über die Struktur des Vergütungssystems für den Vorstand beraten und soll sie regelmäßig überprüfen.“ (Ziffer 4.2.2 Abs. 1 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 14. Juni 2007)

„Das Aufsichtsratsplenum soll auf Vorschlag des Gremiums, das die Vorstandsverträge behandelt, das Vergütungssystem für den Vorstand einschließlich der wesentlichen Vertragselemente beschließen und soll es regelmäßig überprüfen.“ (Ziffer 4.2.2 Abs. 1 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008)

„Das Aufsichtsratsplenum setzt auf Vorschlag des Gremiums, das die Vorstandsverträge behandelt, die Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder fest und soll das Vergütungssystem für den Vorstand beschließen und regelmäßig überprüfen.“ (Ziffer 4.2.2 Abs. 1 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009)

Die Beschlussfassung über das Vergütungssystem einschließlich der wesentlichen Vertragselemente erfolgte bis zum Inkrafttreten des VorstAG durch den Präsidialausschuss, der gleichzeitig als Personalausschuss fungiert. Der Präsidialausschuss ist nach unserer Auffassung besser geeignet, die wesentlichen Elemente der Anstellungsverträge mit den Vorstandsmitgliedern auszuhandeln, als das weitaus größere Plenum des Aufsichtsrates. Nach Inkrafttreten des VorstAG am 5. August 2009 wird das Aufsichtsratsplenum zukünftig über die Festsetzung und gegebenenfalls Herabsetzung der Vorstandsvergütung entscheiden. Die Struktur des Vergütungssystems für den Porsche Vorstand wird im Aufsichtsratsplenum beraten und dort in regelmäßigen Abständen überprüft.

„Bei Abschluss von Vorstandsverträgen soll darauf geachtet werden, dass Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund einschließlich Nebenleistungen den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten. Für die Berechnung des Abfindungs-Caps soll auf die Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres und gegebenenfalls auch auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt werden.“ (Ziffer 4.2.3 Abs. 4 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 und vom 18. Juni 2009)

Eine Zusage für Leistungen aus Anlass der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit infolge eines Kontrollwechsels (Change of Control) soll 150 Prozent des Abfindungs-Caps nicht übersteigen.“ (Ziffer 4.2.3 Abs. 5 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 und vom 18. Juni 2009)

Den Empfehlungen in Ziffer 4.2.3 Absatz 4 und der darauf aufbauenden Empfehlung in Absatz 5 des Deutschen Corporate Governance Kodex wurde bisher nicht entsprochen, da deren Umsetzung rechtlichen wie praktischen Schwierigkeiten begegnet. Zukünftig werden die Empfehlungen jedoch trotz dieser Schwierigkeiten beim Abschluss von Vorstandsverträgen berücksichtigt.

„Die Offenlegung [der Gesamtvergütung jedes Vorstandsmitglieds] soll in einem Vergütungsbericht erfolgen, der als Teil des Corporate Governance Berichts auch das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder in allgemein verständlicher Form erläutert.“ (Ziffer 4.2.5 Abs. 1 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Eine individualisierte Offenlegung der Vorstandsbezüge wurde bei Porsche mit folgender Begründung bisher nicht vorgenommen: Die mit einer solchen Offenlegung verbundenen Nachteile – insbesondere eine zwangsläufige Nivellierung der Vorstandsbesoldung im Unternehmen nach

oben sowie eine Verletzung des Persönlichkeitsrechts der Vorstandsmitglieder – stehen unseres Erachtens in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen einer solchen Praxis für Anleger. Die Stimmberechtigten auf der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG (nunmehr Porsche Automobil Holding SE) am 27. Januar 2006 und der außerordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG (nunmehr Porsche Automobil Holding SE) am 26. Juni 2007 teilten diese Einschätzung und fassten einstimmig die zum Verzicht auf die Offenlegung gesetzlich vorgesehenen Beschlüsse. Dennoch wird Porsche die Gesamtvergütung jedes Vorstandsmitglieds zukünftig – das heißt erstmals für das Geschäftsjahr 2009/10 – in einem Vergütungsbericht als Teil des Corporate Governance Berichts offen legen.

„Der Vergütungsbericht soll auch Angaben zur Art der von der Gesellschaft erbrachten Nebenleistungen enthalten.“ (Ziffer 4.2.5 Abs. 3 Satz 2 Deutscher Corporate Governance Kodex in den Fassungen vom 14. Juni 2007 und vom 6. Juni 2008, Ziffer 4.2.5 Abs. 2 in der Fassung vom 18. Juni 2009)

Dem wurde bisher nicht entsprochen, da im Konzernanhang die Gesamtsumme der Vorstandsbezüge und deren Zusammensetzung nach fixen und erfolgsabhängigen Anteilen ausgewiesen werden. Gleichwohl wird der zukünftig – das heißt erstmals für das Geschäftsjahr 2009/10 – zu erstellende Vergütungsbericht Angaben zur Art der von der Gesellschaft erbrachten Nebenleistungen enthalten.

„Der Aufsichtsrat soll abhängig von den spezifischen Gegebenheiten des Unternehmens und der Anzahl seiner Mitglieder fachlich qualifizierte Ausschüsse bilden.“ (Ziffer 5.3.1 Satz 1 Deutscher Corporate Governance Kodex)

„Der Aufsichtsrat soll einen Prüfungsausschuss (Audit Committee) einrichten, der sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements und der Compliance, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprü-

fers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen.“ (Ziffer 5.3.2 Satz 1 und 2 Deutscher Corporate Governance Kodex)

„Der Aufsichtsrat soll einen Nominierungsausschuss bilden, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorschlägt.“ (Ziffer 5.3.3 Deutscher Corporate Governance Kodex)

Porsche verfügt über einen sehr qualifizierten und engagierten Aufsichtsrat mit nur zwölf Mitgliedern. Der Aufsichtsrat hat daher bisher neben einem Präsidialausschuss, der als Personalausschuss fungiert und außerdem in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte entscheidet, keine weiteren Ausschüsse gebildet. Der Aufsichtsrat hat nunmehr beschlossen, einen Prüfungsausschuss und einen Nominierungsausschuss einzusetzen, die beide den oben genannten Empfehlungen des Kodex gerecht werden.

„Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder soll im Corporate Governance Bericht individualisiert, aufgegliedert nach Bestandteilen ausgewiesen werden.“ (Ziffer 5.4.7 Abs. 3 Satz 1 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 14. Juni 2007, Ziffer 5.4.6 Abs. 3 Satz 1 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 und vom 18. Juni 2009)

Wir haben die Aufsichtsratsbezüge im Konzernanhang in einer Summe ausgewiesen. Eine individuelle Ausweisung haben wir bisher nicht vorgenommen, weil wir darin in Anbetracht der Höhe der Vergütung sowie der in der Satzung enthaltenen Festlegungen keinen zusätzlichen Nutzen für Anleger gesehen haben. Der Corporate Governance Bericht für das Geschäftsjahr 2009/10 wird die vom Kodex geforderten An-

gaben über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder jedoch enthalten.

„Auch die vom Unternehmen an die Mitglieder des Aufsichtsrates gezahlten Vergütungen oder gewährten Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, sollen individualisiert im Corporate Governance Bericht gesondert angegeben werden.“ (Ziffer 5.4.7 Abs. 3 Satz 2 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 14. Juni 2007, Ziffer 5.4.6 Abs. 3 Satz 2 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 6. Juni 2008 und vom 18. Juni 2009)

Die Möglichkeit, jederzeit auf die Expertise einzelner Familiengesellschafter zu speziellen Themen zurückgreifen zu können, stellt einen besonderen Vorteil für die Porsche Automobil Holding SE dar. Wie im Konzernanhang erläutert, erfolgt diese Zusammenarbeit unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und zu Bedingungen, die branchenüblich sind und auch bei vergleichbaren Geschäften mit Dritten eingehalten werden. Aus grundsätzlichen Erwägungen enthielt der Corporate Governance Bericht bisher keine individualisierten Angaben über Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen. Der Corporate Governance Bericht für das Geschäftsjahr 2009/10 wird hingegen die geforderten individualisierten Angaben enthalten.

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

Governance Bericht enthalten sein.“ (Ziffer 6.6 Deutscher Corporate Governance Kodex)

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

„Der Konzernabschluss soll binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende, die Zwischenberichte sollen binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich sein.“ (Ziffer 7.1.2 Satz 3 Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 14. Juni 2007, Ziffer 7.1.2 Satz 4 Deutscher Corporate Governance Kodex in den Fassungen vom 6. Juni 2008 und vom 18. Juni 2009)

Porsche hat bisher dieser Empfehlung nicht entsprochen. Passend zu unserem abweichenden Geschäftsjahr hatten wir bewährte Rhythmen der Veröffentlichung festgelegt, die dem Unternehmen eine optimale Publizität gesichert haben. Zukünftig wird Porsche den Empfehlungen jedoch entsprechen.

Corporate Governance im Volkswagen Teilkonzern

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 21. November 2008 in ihrer Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex mitgeteilt, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 8. August 2008 im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers

bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 6. Juni 2008 mit Ausnahme der Ziffer 4.2.3 Abs. 4 und 5 Deutscher Corporate Governance Kodex (Abfindungs-Cap) uneingeschränkt entsprochen wird.

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG erklärten ferner, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 20. Juli 2007 im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 14. Juni 2007 im Zeitraum vom 20. Dezember 2007 bis zum 8. August 2008 bis auf Ziffer 5.3.3 Deutscher Corporate Governance Kodex (Bildung eines Nominierungsausschusses) entsprochen wurde. Danach wurde den vom Bundesministerium der Justiz am 8. August 2008 im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 6. Juni 2008 mit Ausnahme der Ziffern 4.2.2 Abs. 1 Deutscher Corporate Governance Kodex (Beschluss des Aufsichtsratsplenums über das Vergütungssystem des Vorstandes), 4.2.3 Abs. 4 und 5 Deutscher Corporate Governance Kodex (Abfindungs-Cap) und 5.3.3. Deutscher Corporate Governance Kodex (Bildung eines Nominierungsausschusses) entsprochen. Die Entsprechenserklärung ist auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik Corporate Governance, Menüpunkt Entsprechenserklärung, veröffentlicht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 24. November 2008 in ihrer Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex mitgeteilt, dass den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 14. Juni 2007 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung am 8. August 2008 weitgehend entsprochen wurde. Allerdings galten die Einschränkungen, dass der Aufsichtsrat keinen Nominierungsausschuss bildet (Ziffer 5.3.3 Deutscher Corporate Governance Kodex), dass die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahl durchgeführt werden (Ziffer 5.4.3 Satz 1 Deutscher Corporate Governance Kodex) und dass die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder nicht individualisiert, aufgliedert nach Bestandteilen, ausgewiesen wird (Ziffer 5.4.7 Abs. 3 Satz 1 Deutscher Corporate Governance Kodex). Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG erklärten ferner, dass den am 8. August 2008 bekannt gemachten Empfehlungen in der Fassung vom 6. Juni 2008 entsprochen wurde und wird. Es galten und gelten jedoch die bereits genannten Einschränkungen und darüber hinaus die Einschränkung, dass der Ziffer 4.2.3 Abs. 4 und 5 Deutscher Corporate Governance Kodex (Abfindungs-Cap) nicht entsprochen wird. Die Entsprechenserklärung ist auf der Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung veröffentlicht.

Porsche Automobil Holding SE

Aufsichtsrat und Vorstand

Märkte





Märkte

Rund um den Erdball bekam die gesamte Automobilbranche im Porsche Geschäftsjahr 2008/09 die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise mit voller Wucht zu spüren. In vielen Regionen gingen die Verkaufszahlen neuer Fahrzeuge dramatisch zurück. Sehr starke Nachfrageeinbrüche wiesen vor allem Nordamerika und Osteuropa auf. Auch Westeuropa fuhr im Rückwärtsgang, allerdings machten sich hier staatliche Stützungsmaßnahmen insbesondere für die Hersteller von Kleinwagen positiv bemerkbar. Stabile Märkte waren lediglich in China und Brasilien zu verzeichnen.

In diesem Umfeld konnte Porsche das hohe Niveau der Vorjahre nicht wieder erreichen: Mit insgesamt 73.492 Fahrzeugen verbuchte der Stuttgarter Automobilhersteller 26 Prozent weniger Auslieferungen an Kunden als im Geschäftsjahr zuvor. Abermals zugelegt hat nur China, wobei auch der Mittlere Osten den Vorjahreswert lediglich knapp verfehlte. Diese beiden Märkte stehen mittlerweile für 19 Prozent aller Auslieferungen (Vorjahr: 14 Prozent).

In allen Märkten kamen die neuen Carrera-Modelle gut an. So kam die Baureihe 911 mit 24.963 Einheiten auf über ein Drittel der Neufahrzeugauslieferungen. Boxster und Cayman behaupteten sich mit insgesamt 13.720 Fahrzeugen in einem stark schrumpfenden Segment. Knapp die Hälfte der Auslieferungen entfiel auf die neue Generation der Mittelmotorsportwagen, die Porsche im Februar 2009 einführte. Die zahlenmäßig stärkste Baureihe blieb der Cayenne mit 34.799 Fahrzeugen. Der sportliche Geländewagen profitierte sowohl von seiner großen Beliebtheit in den Wachstumsregionen China und dem Mittleren Osten als auch von der Markteinführung des Cayenne Diesel. Dieser erzielte in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres bereits 4.654 Auslieferungen.



Amerika

USA: Trotz Krise größter Markt

Im Laufe des Geschäftsjahres 2008/09 hat sich die Situation auf dem US-amerikanischen Markt nochmals verschlechtert. Die heftige Wirtschaftskrise führte zu einem dramatischen Rückgang der Verkäufe auf dem Automobilmarkt. Porsche konnte sich diesem Abwärtstrend nicht entziehen und lieferte mit 19.024 Einheiten deutlich weniger Fahrzeuge aus als im Vorjahr (31.818 Einheiten). Die USA blieben aber der größte Einzelmarkt von Porsche.

Der Cayenne war ungeachtet des Rückgangs auf 8.650 (Vorjahr: 12.904) Auslieferungen die meistverkaufte Baureihe. Der Cayenne GTS übertraf mit 1.953 Einheiten sogar den Wert des Vorjahres. Die Boxster/Cayman-Baureihe kam in einem hart umkämpften Markt auf 3.806 (Vorjahr: 8.718) Einheiten. Der 911 büßte ebenfalls ein und landete bei 6.568 (Vorjahr: 10.196) Auslieferungen.

Mit mehr als 200 Händlern bietet Porsche seinen Kunden in den USA ein hervorragend ausgebautes Vertriebsnetz. Um die Versorgung mit Originalteilen im Nordosten der USA und Kanada weiter zu verbessern, wurde in Easton, Pennsylvania, ein neues Teilelager mit integriertem Trainingszentrum errichtet.

Kanada: Neue Gesellschaft gut gestartet

Im Berichtszeitraum konnten in Kanada 1.622 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert werden, im Vorjahr waren es 1.874 gewesen. Verglichen mit anderen Märkten ist dies ein moderater Rückgang. Somit ist der Start der neu gegründeten Porsche Cars Canada Ltd. gelungen. Die Tochtergesellschaft sorgt seit August 2008 für den Vertrieb von Porsche Fahrzeugen in dem nordamerikanischen Land.

Mit 776 ausgelieferten Fahrzeugen hat der Cayenne den starken Vorjahreswert von 796 Einheiten nur leicht unterschritten. Bei den Sportwagen entfielen auf den Elfer 480 Fahrzeuge und auf die Mittelmotorsportwagen 366 Einheiten.

Lateinamerika: Porsche ist krisenfest

Dank der Verkaufserfolge des Cayenne gelang es Porsche, in den lateinamerikanischen Märkten im Geschäftsjahr 2008/09 insgesamt 2.123 (Vorjahr: 2.712) Fahrzeuge auszuliefern. Davon entfielen 1.301 (Vorjahr: 1.691) auf den sportlichen Geländewagen. Von der Baureihe 911 gingen 418 (Vorjahr: 523) Einheiten und von den Mittelmotorsportwagen Boxster und Cayman 404 (Vorjahr: 498) Fahrzeuge an Kunden in der Region. Größter Einzelmarkt ist weiterhin Mexiko mit 645 Auslieferungen, gefolgt vom Wachstumsmarkt Brasilien (579 Einheiten) und von Puerto Rico (159 Fahrzeuge).

Porsche Latin America ernannte neue Importeure in Guatemala, Puerto Rico, der Dominikanischen Republik und Trinidad. Insgesamt wuchs das Vertriebsnetz in der Region Lateinamerika auf 15 Importeure und 36 Händler.

Europa

Deutschland: Weiterhin auf gutem Kurs

Auf Porsches Heimatmarkt sorgte die Abwrackprämie 2009 für einen Höhenflug bei den Verkäufen von Kleinwagen. Das Premiumsegment ging indes stark zurück. In diesem schwierigen Umfeld konnte Porsche seine Position unter den relevanten Wettbewerbern verbessern. Das Minus bei den Auslieferungen betrug im Geschäftsjahr 2008/09 nur sieben Prozent auf 12.506 Einheiten (Vorjahr: 13.510 Fahrzeuge).

Der Elfer steigerte seinen Segmentanteil mit 6.322 (Vorjahr: 6.594) Auslieferungen auf über 50 Prozent. Auch der Verkauf der im Februar 2009 neu aufgelegten Boxster-Baureihe war mit 2.619 (Vorjahr: 3.087) Auslieferungen im Berichtszeitraum im direkten Wettbewerbsvergleich sehr erfolgreich. Die Baureihe Cayenne, deren Vielfalt mit der erfolgreichen Einführung des Cayenne Diesel weiter vergrößert wurde, näherte sich mit 3.565 Auslieferungen sogar dem Vorjahreswert von 3.829 Einheiten an.

Großbritannien:

Wichtiger Sportwagenmarkt

Die starke Abhängigkeit vom krisengeplagten Finanzsektor trübte das wirtschaftliche Umfeld in Großbritannien ganz besonders ein. Unter diesen Bedingungen lieferte Porsche im Berichtszeitraum 4.930 (Vorjahr: 7.169) Fahrzeuge aus.

Die tragende Säule blieben für Porsche die Sportwagen, auf die 77 Prozent der Gesamtauslieferungen entfielen. Die Baureihe 911 erreichte 1.931 (Vorjahr: 2.572) Fahrzeuge, Boxster und Cayman verzeichneten insgesamt 1.862 (Vorjahr: 3.132) Auslieferungen. Beim Cayenne sorgte der neue Diesel gegen Ende des Geschäftsjahres 2008/09 für positive Impulse. 1.128 (Vorjahr: 1.465) Einheiten wurden in Großbritannien von der gesamten Geländewagen-Baureihe ausgeliefert.

Italien: Loyale Elfer-Kunden

Auch für die italienische Wirtschaft ging es im Sog der weltweiten Rezession abwärts. Porsche konnte mit 3.928 ausgelieferten Fahrzeugen den Rückgang gegenüber dem Vorjahr mit 4.749 Einheiten dennoch moderat halten, was am Erfolg des Elfers lag.

Mit 1.938 Auslieferungen erreichte die Baureihe 911 im Berichtszeitraum fast den Vorjahreswert von 2.179 Einheiten wieder. Einen größeren Rückgang verzeichneten dagegen Cayman und Boxster, die zusammen auf 639 (Vorjahr: 981) Fahrzeuge kamen. Innerhalb der Cayenne-Baureihe erfreute sich der Diesel einer

hohen Nachfrage: 770 Auslieferungen bedeuten, dass jeder zweite verkaufte Cayenne dieser Variante zugehörte.

Frankreich: Erfolgreiche Marktbearbeitung

Frankreich belegt seit 2008 alle Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß von mehr als 160 Gramm pro Kilometer mit einer Zusatzsteuer („Bonus-Malus-Regelung“). Die Einführung des Cayenne Diesel und einer noch effizienteren Motorgeneration in der Boxster-Baureihe half Porsche, negative Folgen dieser Rahmenbedingungen abzufedern. Dennoch blieben die Auslieferungen im Geschäftsjahr 2008/09 mit 2.013 Fahrzeugen hinter den sehr guten Vorjahreswerten (2.539 Fahrzeuge) zurück.

Die Baureihe 911 erreichte im Berichtsjahr 814 (Vorjahr: 1.058) Auslieferungen, die Mittelmotorsportwagen kamen auf 387 (Vorjahr 559) Einheiten und auch die Cayenne-Modelle mussten mit 812 (Vorjahr: 921) Auslieferungen einen Rückgang hinnehmen.

Spanien und Portugal:

Schrumpfender Absatzmarkt

Die im Frühjahr 2008 ausgebrochene Immobilienkrise breitete sich im Verlauf des vergangenen Geschäftsjahres auf weitere Bereiche der spanischen Wirtschaft aus, darunter die Automobilindustrie. In Folge dessen sank die Anzahl der Neufahrzeugzulassungen in Spanien binnen eines Jahres um mehr als 50 Prozent; im Premiumsegment teilweise um mehr als 60 Prozent. Diesem Trend konnte sich Porsche mit 1.097 (Vorjahr: 2.061) Neufahrzeugauslieferungen nicht entziehen. Die Anteile in den jeweiligen Segmenten blieben aber stabil.

Der Cayenne unterstrich mit 644 (Vorjahr: 1.127) ausgelieferten Fahrzeugen im Berichtsjahr seine starke Bedeutung innerhalb der Porsche Produktpalette. Die neue Dieselvariante kam bei den Kunden gut an. Die 911-Modelle erreichten 287 (Vorjahr: 525) Einheiten, Boxster und Cayman insgesamt 166 (Vorjahr: 409) Fahrzeuge.



**Schweiz und Österreich:
Zurückhaltung der Kunden**

Die für die Schweiz sehr bedeutende Finanzbranche befand sich im Berichtszeitraum im Tief, und die daraus resultierende Kaufzurückhaltung traf auch Porsche. Mit 1.122 Auslieferungen konnte der Vorjahreswert von 1.924 Einheiten nicht mehr erreicht werden. Die Elfer verzeichneten ein Minus von 920 Fahrzeugen auf 584 Einheiten. Dieser Trend zeigte sich auch in den 188 Auslieferungen von Boxster und Cayman (Vorjahr: 317 Einheiten). Der Cayenne kam auf 350 (Vorjahr: 687) Fahrzeuge.

Ähnlich wie in Deutschland bildeten eine Verschrottungsprämie und der Trend zu Kleinwagen in Österreich ein schwieriges Umfeld für Porsche: 551 (Vorjahr: 832) Fahrzeuge wurden ausgeliefert. Die Baureihe 911 blieb aber mit 288 Auslieferungen Marktführer bei hochwertigen Coupés und Cabrios. Der Cayenne erreichte im Geschäftsjahr 2008/09 auch dank der neuen Dieselvariante 177 (Vorjahr 333) Auslieferungen. Von der Boxster-Baureihe wurden mit insgesamt 86 Fahrzeugen 34 Einheiten weniger verkauft als im Vorjahr.

**Belgien/Niederlande/Luxemburg:
Der Cayenne Diesel kommt gut an**

Mit 773 Auslieferungen blieb Porsche im Geschäftsjahr 2008/09 in Belgien wegen des Konjunkturunbruchs unter dem Vorjahreswert von 1.033 Einheiten. Im Wettbewerbsvergleich konnte sich Porsche dennoch behaupten und verkaufte vom Elfer 396 (Vorjahr: 517) Fahrzeuge, von der Boxster-Baureihe 155 (Vorjahr: 251) Einheiten sowie 222 Exemplare des Cayenne. Dass der sportliche Geländewagen nur knapp unter dem Vorjahreswert von 265 Auslieferungen blieb, war ein Erfolg des neuen Cayenne Diesel, der auf 129 Einheiten kam.

In den Niederlanden wurde die CO₂-bezogene Steuer beim Neuwagenkauf 2009 erneut angehoben. Entsprechend schwierig gestaltet sich das Umfeld für Premiumfahrzeuge. Trotzdem konnte Porsche sich mit 524 (Vorjahr: 850) Auslieferungen im Berichtsjahr gut behaupten. Der Cayenne Diesel war mit 65 ausgelieferten Einheiten in nur fünf Monaten ein Erfolg, die gesamte Baureihe erzielte 158 (Vorjahr: 353) Auslieferungen. Von der Erfolgsbaureihe 911 wurden 297 (Vorjahr: 381) Fahrzeuge ausgeliefert.

In Luxemburg lieferte der Importeur Autodistribution Losch S.à.r.l. unter schwierigen Rahmenbedingungen 193 (Vorjahr: 239) Fahrzeuge aus. Sehr erfreulich war, dass die Baureihe 911 mit 101 Auslieferungen an den guten Vorjahreswert von 102 Einheiten anknüpfte. Dagegen konnte der Cayenne mit 53 Auslieferungen den Vorjahreswert (71 Einheiten) nicht mehr erreichen.

Nordeuropa: Hohe Besteuerung

Porsche bewegte sich im Geschäftsjahr 2008/09 in Nordeuropa aufgrund des anhaltenden konjunkturellen Abschwungs und der hohen Besteuerung in einem sehr schwierigen Umfeld. Dennoch lieferte das Unternehmen 858 (Vorjahr: 1.319) Fahrzeuge aus. Davon entfielen auf die Baureihe 911 genau 411 (Vorjahr 635) Einheiten. Die Boxster-Baureihe erreichte insgesamt 111 (Vorjahr: 167) Fahrzeuge. Die Cayenne-Modelle verzeichneten 336 (Vorjahr: 517) Auslieferungen; mit 110 Fahrzeugen war der Cayenne Diesel das erfolgreichste Modell der Baureihe.

Süd- und Osteuropa: Im Rückwärtsgang

Mit einem Rückgang der Auslieferungen von 3.178 auf 2.180 Einheiten bekam Porsche die Auswirkungen der weltweiten Wirtschaftskrise auf dem zuvor durch hohes Wachstum verwöhnten Markt in Süd- und Osteuropa sehr stark zu spüren. Am besten schnitt der Cayenne mit 1.356 (Vorjahr: 1.965) ausgelieferten Fahrzeugen ab. Der 911 erzielte 578 (Vorjahr: 877) Einheiten, die Mittelmotorsportwagen Boxster und Cayman 246 (Vorjahr 336) Fahrzeuge.

Russland: Neue Herausforderungen

Nach einer langjährigen Wachstumsphase geriet vor allem der russische Importmarkt im Berichtszeitraum aufgrund der Finanzkrise unter die Räder. Porsche verzeichnete 1.278 (Vorjahr: 2.328) Auslieferungen, wovon 1.111 (Vorjahr: 2.080) Einheiten auf den Cayenne entfielen. Die Sportwagen konnten sich mit insgesamt 167 Einheiten nicht mehr dem Vor-

jahreswert von 248 Fahrzeugen annähern. Sofern das wirtschaftliche Umfeld es zulässt, will Porsche am Ende des Geschäftsjahres 2009/10 mit bis zu 25 Standorten in Russland vertreten sein.

Mittlerer Osten und Afrika

Stabil auf hohem Niveau

Porsche Middle East & Afrika ist als viertgrößter Absatzmarkt eine der wichtigsten Säulen des Vertriebs. Mit 5.941 ausgelieferten Fahrzeugen wurde das Vorjahresergebnis (6.082 Einheiten) nahezu erreicht.

Vor allem die Attraktivität des sportlichen Geländewagens Cayenne ist mit 4.141 (Vorjahr 4.112) Auslieferungen ungebrochen. Aber auch der 911 erfreute sich großer Beliebtheit bei den Kunden und schloss mit 1.265 Fahrzeugen an das hohe Vorjahresniveau (1.273 Einheiten) an. Lediglich die Boxster-Baureihe konnte mit 535 (Vorjahr: 697) Fahrzeugen nicht an den Vorjahresrekord anknüpfen.

Der Fokus für weiteres Wachstum liegt nun vor allem auf den Regionen Afrika und dem Zukunftsmarkt Indien. Im Berichtszeitraum gewann Porsche neue Vertriebspartner für die Märkte Ghana, Angola, Nigeria, Iran und Syrien. Insgesamt sind von Dubai aus 19 Importeure für das Unternehmen tätig.

Australien/Neuseeland

Cayenne – Fels in der Brandung

Sowohl Australien als auch Neuseeland erlebten im Berichtsjahr eine schwierige Wirtschaftsentwicklung mit stark rückläufigen Automobilmärkten. Die Handelsorganisation der Porsche Cars Australia mit ihren 16 Porsche Zentren lieferte 1.076 (Vorjahr: 1.588) Fahrzeuge an Kunden aus. Der Cayenne erzielte auch dank der neuen Dieselvariante mit 536 Auslieferungen sein zweitbestes Ergebnis nach dem Rekordwert des Vorjahres (730 Einheiten). Die Sportwagen behaupteten sich in ihren Segmenten.

Asien

Japan: Erster Rückgang seit sieben Jahren

Die japanische Tochtergesellschaft musste vor dem Hintergrund der schweren Wirtschaftskrise den ersten Absatzrückgang seit sieben Jahren hinnehmen. Unter dem Strich wurden im Geschäftsjahr 2008/09 noch 2.915 (Vorjahr: 4.162) Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert.

Dabei verzeichneten die Sportwagen mit 1.729 (Vorjahr: 2.724) Einheiten einen stärkeren Rück-

gang auf dem drittgrößten Einzelmarkt des Unternehmens mit 7.708 (Vorjahr: 7.600) Fahrzeugen ein Rekordergebnis, obwohl die hubraumabhängigen Steuern im September 2008 deutlich erhöht wurden.

Das Händlernetz in China wurde im Berichtsjahr mit vier neuen Porsche Zentren weiter ausgebaut. Die Handelsorganisation umfasst nun 25 Händler. Im Geschäftsjahr 2009/10 ist eine Erweiterung um sieben Betriebe angestrebt.



gang als die Baureihe Cayenne, von der im Berichtsjahr insgesamt 1.186 (Vorjahr: 1.438) Fahrzeuge ausgeliefert wurden.

China: Aufwärts im Reich der Mitte

Wie wichtig die Märkte des Fernen Ostens für Porsche geworden sind, lässt sich zum einen daran ablesen, dass der Stuttgarter Automobilhersteller China als den Ort der Weltpremiere des neuen Panamera ausgesucht hat. So präsentierte Porsche den viersitzigen Gran Turismo auf der Messe „Auto Shanghai“ im April 2009 einer begeisterten Öffentlichkeit. Zum anderen zeigt sich die Bedeutung des chinesischen Marktes vor allem auch in seinem ungebrochenen Wachstum.

Im Geschäftsjahr 2008/09 erzielte die neu gegründete Tochtergesellschaft Porsche China

Asien-Pazifik

Die Handelsorganisation wächst weiter

Trotz weltweiter Wirtschaftskrise bleibt die Region Asien-Pazifik auch in Zukunft ein wichtiger und aufstrebender Wirtschaftsraum für Porsche. Im Berichtsjahr lieferte das Unternehmen 1.116 Fahrzeuge an die dortigen Kunden aus (Vorjahr: 1.738 Einheiten). Die Porsche Asia Pacific Pte. Ltd. betreut in der Region Importeure in zwölf verschiedenen Ländern. In Vietnam und in Süd-Korea wuchs das Vertriebsnetz auf 21 Handelsbetriebe. Weitere Standorte sind im Bau oder in Planung.

Um die Bekanntheit der Marke zu erhöhen, trat Porsche im Geschäftsjahr 2008/09 auf zwei Fahrzeugmessen in Taiwan auf und organisierte Fahrveranstaltungen der Porsche World Roadshow in Singapur und Korea.

Der Volkswagen Konzern

Im Sog des Marktes

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2009 lagen die weltweiten Pkw-Neuzulassungen deutlich unter dem Niveau des vergleichbaren Zeitraums 2008. Starke Nachfrageeinbrüche wiesen vor allem Nordamerika sowie Zentral- und Osteuropa auf. In Westeuropa lag der Pkw-Absatz ebenfalls unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Infolge der positiven Auswirkungen staatlicher Stützungsmaßnahmen – vor allem in Deutschland – fiel der Rückgang jedoch insgesamt schwächer aus. In China verzeichnete die Pkw-Nachfrage im Zeitraum Januar bis Juni 2009 einen sehr starken Zuwachs. Insbesondere der deutliche Anstieg im zweiten Quartal führte dazu, dass die Region Asien-Pazifik ein leichtes Wachstum verbuchte.

Die Fahrzeugverkäufe in den USA sanken von Januar bis Juni 2009 deutlich unter das Vorjahresniveau. Nach der Einführung einer Verschrotungsprämie ist aber im zweiten Halbjahr eine leichte Belebung der Nachfrage zu erwarten. In Kanada und Mexiko entwickelten sich die Neuzulassungen in den ersten sechs Monaten 2009 weiterhin sehr schwach. Auf dem brasilianischen Pkw-Markt stiegen die Verkäufe im ersten Halbjahr 2009 leicht an. Der Absatz profitierte insbesondere von der Reduzierung der Industrieproduktsteuer. In Argentinien haben dagegen die Pkw-Neuzulassungen den Vorjahreswert deutlich unterschritten.

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 3.120.998 Fahrzeuge an Kunden aus (minus 4,4 Prozent). Infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise mussten nahezu alle Marken des Konzerns Rückgänge bei den Verkaufszahlen hinnehmen. Die Volumenmarken verzeichneten jedoch Nachfrageverluste, die im Vergleich zur Gesamtmarktentwicklung unterproportional ausfielen. Die Marke Volkswagen Pkw konnte ihre Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr sogar steigern.

Europa/übrige Märkte: Marktanteile ausgeweitet

Im ersten Halbjahr 2009 lagen die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns in Westeuropa mit 1.472.471 Fahrzeugen um 8,1 Prozent unter dem Vorjahreswert. Bezogen auf das Gesamtvolumen des Konzerns betrug der Anteil der hier verkauften Fahrzeuge 47,2 (Vorjahr: 49,0) Prozent. In dem äußerst schwierigen Marktumfeld lagen die Verkaufszahlen aller neun Konzernmarken unter Vorjahr. Allerdings profitierten insbesondere die Marken Volkswagen Pkw und Škoda von staatlichen Förderprogrammen und verzeichneten im Vergleich zum Gesamtmarkt weniger starke Rückgänge, so dass sich ihre Anteile auf vielen wichtigen Märkten erhöhten. Besonders stark nachgefragt wurden die Modelle Golf, Tiguan, Škoda Fabia Combi und SEAT Ibiza. Auch die Resonanz auf die neuen Modelle Scirocco, Passat CC, Audi A3 Cabriolet, Audi Q5 und Škoda Superb war positiv. Insgesamt stieg der Marktanteil des Volkswagen Konzerns auf dem stark rückläufigen Pkw-Gesamtmarkt in Westeuropa auf 21,3 (19,3) Prozent.

Auf dem deutschen Pkw-Markt nahmen die Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns von Januar bis Juni 2009 im Vergleich zum Vorjahr mit 633.091 Fahrzeugen um 18,5 Prozent zu. Ursache dafür war vor allem die staatliche Umweltprämie. Deutliche Zuwachsraten wiesen die Modelle Fox, Polo, Golf, Tiguan, Škoda Fabia, Škoda Roomster, SEAT Ibiza und Caddy auf. Erfreulich entwickelten sich auch die Verkaufszahlen der neuen Modelle Scirocco, Passat CC, Audi A3 Cabriolet, Audi Q5 und Škoda Superb. Der neue Polo startete mit zahlreichen Vorbestellungen. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes standen im Berichtszeitraum sieben Modelle des Volkswagen Konzerns an der Spitze ihres jeweiligen Segments: Polo, Golf, Passat, Touran, Tiguan, Audi TT und der Caddy. Das meist zugelassene Fahrzeug auf dem deutschen Pkw-Markt ist weiterhin mit deutlichem Abstand der Golf. Der Volkswagen Konzern verbesserte seinen Marktanteil in Deutschland im ersten Halbjahr 2009 auf 33,5 (32,7) Prozent.

Auf den wesentlichen Märkten Zentral- und Osteuropas lieferte der Volkswagen Konzern mit 201.779 Einheiten in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 28,5 Prozent weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Lediglich in Polen lagen die Verkäufe mit 42.233 Fahrzeugen über dem Vergleichswert des Vorjahres (plus 8,6 Prozent). Positiv entwickelte sich jedoch die Nachfrage nach den Modellen Golf, Tiguan und Škoda Superb. Auf dem Pkw-Markt in Südafrika war die Nachfrage im Berichtszeitraum deutlich rück-

gang des Gesamtmarktes fiel jedoch wesentlich gravierender aus. Die Nachfrage nach den Modellen Tiguan, Audi A5 Coupé und Audi R8 entwickelte sich erfreulich. In Kanada lagen die Auslieferungen von Konzernmodellen im Berichtszeitraum mit 24.434 Fahrzeugen um 3,4 Prozent über dem Vorjahreswert. Die Modelle Jetta, Audi A4 und Audi A5 Coupé wurden verstärkt nachgefragt. Auf dem deutlich rückläufigen mexikanischen Pkw-Markt (minus 30,6 Prozent) gingen die Verkaufszahlen von Volkswagen



läufig. Dafür waren vor allem die Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise sowie die anhaltend restriktive Kreditvergabe verantwortlich. Insbesondere bei den Einstiegsmodellen wirkte sich die geringe Nachfrage negativ aus. Die Auslieferungen an Kunden gingen mit 26.599 Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr um 29,2 Prozent zurück. Der Marktanteil lag unverändert bei 20,0 Prozent.

Nordamerika: Gesamtmarkt rückläufig

Auf dem stark eingebrochenen Pkw-Markt in den USA lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr 2009 135.750 Einheiten aus, das sind 16,6 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Der Rück-

gang des Gesamtmarktes fiel jedoch wesentlich gravierender aus. Die Nachfrage nach den Modellen Jetta, SEAT Ibiza, SEAT Leon und Saveiro war eine steigende Nachfrage zu verzeichnen.

Südamerika: Verkäufe konstant gehalten

Infolge des Einbruchs der Weltwirtschaft sank die Nachfrage auch auf den südamerikanischen Pkw-Märkten. Der Volkswagen Konzern konnte sich diesem Markttrend jedoch entziehen und die Verkäufe mit insgesamt 402.195 (Vorjahr: 401.795) Fahrzeugen im ersten Halbjahr 2009 konstant halten. In Brasilien führte unter anderem die hohe Nachfrage nach den Modellen Fox, Gol, Golf und Jetta dazu, dass die Verkaufszahlen

zahlen mit 339.264 Fahrzeugen den Vergleichswert des Vorjahres um 7,3 Prozent übertrafen. Die leichten Nutzfahrzeuge Saveiro und T2, deren Verkäufe auf dem brasilianischen Pkw-Markt um 9,0 Prozent zurückgingen, sind in den Zahlen enthalten.

Auf dem rückläufigen argentinischen Pkw-Markt war die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen im Berichtszeitraum mit 50.914 Fahrzeugen um 24,9 Prozent niedriger als im Vorjahreszeitraum. Die Modelle New Beetle und Audi A4 wurden verstärkt nachgefragt. Mit einem Marktanteil von 25,1 (24,0) Prozent konnte der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft in Argentinien behaupten.

Asien-Pazifik:

Auf dem Niveau des Vorjahres

Die Pkw-Märkte im Raum Asien-Pazifik konnten sich der negativen Entwicklung der Weltwirtschaft im ersten Halbjahr 2009 teilweise entziehen, insgesamt blieb die Nachfrage auf dem Niveau des Vorjahres. Der Volkswagen Konzern lieferte dort mit 725.728 Einheiten 18,9 Prozent mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Auf dem chinesischen Pkw-Markt nahmen die Verkaufszahlen um 22,7 Prozent auf 652.436 Fahrzeuge zu. Die Modelle Jetta, Santana, Audi A4, Audi Q7 und Škoda Octavia erfreuten sich wachsender Beliebtheit. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns verringerte sich im sehr wettbewerbsintensiven Pkw-Markt in China auf 17,9 (19,0) Prozent, die Marktführerschaft konnte jedoch behauptet werden.

Mit 26.410 Auslieferungen gingen die Verkaufszahlen auf dem rückläufigen Pkw-Markt in Japan im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 19,8 Pro-

zent zurück. Positive Nachfrage verzeichneten die Modelle Golf, Audi A3 und Audi A4. Auf den übrigen Märkten des Raums Asien-Pazifik, darunter Australien und Indien, sank die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen.

Marken unterschiedlich entwickelt

Ein differenziertes Bild zeigt auch eine Betrachtung der Auslieferungen der einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr 2009. Positiv schnitt angesichts der zum Teil einbrechenden internationalen Märkte die Marke Volkswagen Pkw ab. Mit 1.948.979 Fahrzeugen wurden 2,2 Prozent mehr abgesetzt als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Das ist im Wesentlichen eine Folge der erfreulichen Entwicklung auf wichtigen Märkten wie China und Deutschland.

Die anderen Marken des Konzerns konnten die Auslieferungen der ersten sechs Monate 2008 nicht wieder erreichen. So lag Audi mit 465.978 Fahrzeugen um 9,7 Prozent unter dem Wert des Vorjahres, Škoda kam auf 329.641 Fahrzeuge und damit auf ein Minus von 10,1 Prozent, während SEAT mit 173.378 Einheiten um 15,7 Prozent unter dem Vorjahreswert blieb. Rückgänge bei den Verkaufszahlen verzeichneten auch die Marken Bentley (minus 52,5 Prozent), Lamborghini (minus 37,0 Prozent) und Bugatti (minus 30,3 Prozent).

Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge sanken die Auslieferungen im ersten Halbjahr um 31,8 Prozent auf 179.266 Einheiten. Scania lieferte von Januar bis Juni 2009 weltweit 20.667 schwere Nutzfahrzeuge an Kunden aus, darin enthalten waren 3.049 Busse.







Modelle



Modelle

Einzigartiges Design, erstklassige Qualität, herausragende Fahrdynamik und eine hohe Alltagstauglichkeit – diese Faktoren prägen das Leitbild des gesamten Modellangebots von Porsche. Darüber hinaus steht heute mehr denn je die Senkung des Verbrauchs und der CO₂-Emissionen im Mittelpunkt der Weiterentwicklung der Fahrzeuge. Mit modernster Technik, konsequentem Leichtbau und einer Vielzahl von Detailoptimierungen werden die verschärften Umweltstandards erfüllt. Wie erfolgreich die Marke Porsche damit fährt, belegen die Ergebnisse zahlreicher Umfragen und Leserwahlen.

Bei der Wahl des „Besten Autos“ durch das Magazin „auto motor und sport“ fuhr Porsche im Geschäftsjahr 2008/09 mit den Coupés der Baureihe 911 und mit dem 911 Carrera Cabriolet zwei Siege ein. Und im Juni 2009 wählte die Leserschaft der Fachzeitschrift „Sport Auto“ nicht weniger als vier Porsche Modelle auf erste Plätze: Das 911 Carrera S Cabriolet, den 911 GT3 sowie die Mittelmotormodelle Boxster S und Cayman. Auch bei der „Auto Trophy 2008“, einer Leserwahl der „Auto Zeitung“, erreichten der 911 Carrera und das 911 Carrera Cabriolet im Oktober 2008 Klassensiege. Und die Leser der Zeitschrift „Powercar“ kürten das 911 Turbo Cabriolet und den 911 GT2 als Sieger. In den USA bestätigte die Platzierung der Porsche Mittelmotorsportwagen auf der „Car and Driver's 10 Best Cars List“ des Fachmagazins „Car and Driver“ das hohe Ansehen der Modelle Boxster und Cayman.

Aber nicht nur mit den Sportwagen konnte Porsche im Berichtsjahr große Erfolge verzeichnen, sondern auch mit der zweiten Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne. Der Turbo S belegte bei der Leserwahl von „Powercar“ den ersten Platz unter den „Geländewagen/SUV“. Und in Mittelamerika wählten Journalisten den Cayenne GTS zum „Interamerican SUV of the Year 2009“.

Darüber hinaus vergab das britische Fachmagazin „Engine Technology International“ den Titel „Best New Engine 2009“ an den 3,8 Liter 6-Zylinder-Boxermotor des 911 Carrera S. Bei dieser Wahl beurteilen renommierte Fachjournalisten aus über 30 Ländern Fahrzeugantriebe anhand verschiedener Kriterien. Das Modell verbraucht im Vergleich zu seinem Vorgänger trotz einer Leistungssteigerung von 8,5 Prozent mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe gut 13 Prozent weniger Kraftstoff, der CO₂-Ausstoß sinkt sogar um knapp 15 Prozent.



Viele attraktive Neuheiten

Der Gran Turismo Panamera, der im September 2009 auf den Markt kam, ist ein Meilenstein in der langfristigen Wachstumsstrategie der Marke Porsche. Gleichwohl sorgte der Stuttgarter Automobilhersteller im Geschäftsjahr 2008/09 auch durch seine bestehenden drei Baureihen für Aufsehen: Die Neuauflage der 911 Carrera- und Targa 4-Modelle, die von Juni 2008 an eingeführt wurden, überzeugten die Kunden und die interessierte Öffentlichkeit vor allem durch den völlig neuen Antrieb mit verbrauchsreduzierender Benzindirekteinspritzung und Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Folgerichtig fanden die neuen Technologien danach ab Februar 2009 Einzug in die aktuelle Generation der Boxster- und Cayman-Mittelmotorsportwagen. Und die Baureihe Cayenne wuchs im Berichtsjahr mit dem Diesel und dem GTS Porsche Design Edition 3 um zwei weitere attraktive Varianten.

Mit allen Modellen und Derivaten, die Porsche im Berichtsjahr und im laufenden Geschäftsjahr eingeführt und angekündigt hat, umfasst die Palette jetzt vier Baureihen mit insgesamt 31 Modellen. Das ist ohne Zweifel das vielfältigste und attraktivste Produktprogramm in der traditionsreichen Geschichte des Unternehmens, das im Einzelnen folgende Modelle umfasst:

Boxster
Boxster S
Boxster Spyder
Cayman
Cayman S

911 Carrera Coupé und Cabriolet
911 Carrera S Coupé und Cabriolet
911 Carrera 4 Coupé und Cabriolet
911 Carrera 4S Coupé und Cabriolet
911 Targa 4 und Targa 4S

911 Turbo Coupé und Cabriolet
911 GT3 und GT3 RS
911 Sport Classic

Cayenne
Cayenne Diesel
Cayenne S
Cayenne S Transsiberia
Cayenne GTS
Cayenne GTS Porsche Design Edition 3
Cayenne Turbo
Cayenne Turbo S

Panamera S
Panamera 4S
Panamera Turbo

Im Folgenden werden die Besonderheiten der neu eingeführten Modelle dargestellt.

Eine neue Dimension: Der Panamera

Schon die erstmalige Präsentation eines neuen Fahrzeugs auf einer Automesse in China war für Porsche ein Novum. Als die Stuttgarter im April 2009 den neuen Panamera im Rahmen der 13. „Auto Shanghai“ dann auch noch im 94. Stock eines Wolkenkratzers hoch über den Straßen der Metropole Shanghai enthüllten, war der Applaus der versammelten Weltpresse gewiss. Soviel ist sicher: Das Fahrzeug kommt beim Publikum an. Als Gran Turismo mit vier Türen, vier Sitzen und einem großzügigen Platzangebot für vier Erwachsene und vier Koffer verbindet es die für Porsche typische Sportlichkeit mit exzellentem Komfort.

Das sportliche Design lässt schon auf den ersten Blick erahnen, welches Leistungspotential in dem Fahrzeug steckt. Mit seinen an klassische Formen von Porsche angelehnten Proportionen zeigt der Panamera seine Verwandtschaft zu den Sportwagen. Die coupéartige Silhouette,

kompakte Überhänge und die charakteristische Ausprägung der hinteren Kotflügel unterstreichen seine Dynamik.

Panamera S und Panamera 4S bieten mit dem 4,8-Liter-V8-Motor mit Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI) und variabler Nockenwellenverstellung VarioCam Plus eine maximale Leistung von 400 PS (294 kW). Diese Kraft wird beim Panamera S mit einem sportlichen Sechsgang-Schaltgetriebe über die Hinterräder auf die Straße übertragen. Beim Panamera 4S sorgt das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit sieben Gängen (optional erhältlich für den Panamera S) und das Porsche Traction Management (PTM) durch seinen aktiven Allradantrieb mit gesteuerter Lamellenkupplung für noch mehr Traktion, Dynamik und agileres Handling.

Im Panamera Turbo leistet der 4,8-Liter-V8-Biturbo mit DFI und VarioCam Plus 500 PS (368 kW). Mit dem serienmäßigen PDK erreicht das Fahrzeug aus dem Stand eine Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometer in 4,2 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 303 Stundenkilometer. Der Panamera Turbo stößt damit in Regionen vor, die für Fahrzeuge dieser Klasse neu sind.

Eine Besonderheit in Verbindung mit PDK stellt die Auto Start-Stopp-Funktion dar, die den Motor beim Fahrzeugstillstand abstellt, etwa an der Ampel oder im Stau. Das spart Kraftstoff und senkt die CO₂-Emissionen. Die Werte sind entsprechend: Der Panamera S benötigt im EU-Zyklus mit PDK nur 10,8 Liter auf 100 Kilometer, der Panamera 4S 11,1 Liter und der Panamera Turbo 12,2 Liter.

Ein dreistufiges Fahrwerksangebot verspricht auf jeder Stufe Sportlichkeit und Komfort auf Knopfdruck. Serienmäßig erhalten Panamera S und 4S eine Stahlfederung mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM). Optional und beim Panamera Turbo serienmäßig bietet die neue adaptive Luftfederung zusam-

men mit dem PASM noch weitere Wahlmöglichkeiten. So lässt sich die Federrate in den Federbeinen variieren, das Fahrzeug auf Knopfdruck um bis zu 25 Millimeter tiefer legen und zusammen mit den verstellbaren Dämpfern von einer sehr komfortablen auf eine sportlich-straftfe Abstimmung umstellen. Optional erhältlich sorgt das Paket aus Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) und elektronisch geregelter Hinterachsquersperre für ein noch größeres Plus an Sportlichkeit und Komfort.

Im Innenraum fällt sofort die durchgehende und zum Armaturenbrett hin ansteigende Mittelkonsole auf. Dadurch wird für alle vier Insassen ein „Fahrzeug-Cockpit“ mit vier Einzelsitzen umgesetzt. Der Individualisierung sind durch eine vielfältige Auswahl von Materialien und ein Angebot, das von der Sitzbelüftung bis zu Komfortsitzen im Fond reicht, fast keine Grenzen gesetzt. Auch das Kofferraumvolumen von bis zu 1.263 Litern macht den Panamera zum idealen Reisefahrzeug für lange Strecken.

Zu dem umfangreichen Individualisierungsprogramm gehört im Bereich Audio und Kommunikation neben dem für den Panamera Turbo serienmäßigen Porsche Communication Management (PCM) inklusive Navigationsmodul unter anderem das exklusive Burmester® High-End Surround Sound-System. Insgesamt 16 einzeln ansteuerbare Lautsprecher einschließlich 300-Watt-Aktivsubwoofer sorgen für eine Gesamtleistung von mehr als 1.000 Watt und ein einzigartiges Klangerlebnis.

Spitzentechnologie: Der 911 Turbo

Der neue 911 Turbo ist die konsequente Weiterentwicklung seines Vorgängermodells. Mit dem völlig neu entwickelten Biturbo-Motor mit 3,8 Liter Hubraum und Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection – DFI), dem optional angebotenen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) sowie weiteren Optionen wie dem Porsche Torque Vectoring (PTV) und dem dynamischen Kurvenlicht nimmt der Turbo erneut eine Spitzenposition unter den Hochleistungssportwagen



ein. Das neu entwickelte Porsche Torque Vectoring (PTV) verbessert das Lenkverhalten des Fahrzeugs durch gezielte Bremsengriffe an den Hinterrädern. Zur weiteren Verbesserung der Fahrdynamik und des Fahrkomforts besitzt das optionale Sport Chrono Paket Turbo dynamische Motorlager, die ihre Steifigkeit und Dämpfung der Fahrsituation anpassen. Dabei wird die Übertragung der Schwingungen und Vibrationen des gesamten Antriebsaggregats auf die Karosserie deutlich reduziert.

Außergewöhnlich ist auch das hohe Leistungspotential des Turbo. Die maximale Motorleistung stieg gegenüber dem Vorgängermodell um 20 PS auf 500 PS (368 kW), so dass als Bestwert für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer nun 3,4 Sekunden erreicht werden (zuvor 3,7 Sekunden). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 312 km/h. Dennoch sinken der Kraftstoffverbrauch um bis zu 16 Prozent und die CO₂-Emissionen um bis zu 18 Prozent (ermittelt nach dem Messverfahren Euro 5 im NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus).

Ein charakteristisches Merkmal des stärksten Serien-Elfers ist die Bugverkleidung mit großen Kühlluftöffnungen und den stegförmigen LED-Blinkern. Neu sind titanfarben lackierte Lamellen in den seitlichen Lufteinlässen vorne und LED-Tagfahrleuchten an Stelle der bisherigen Nebelscheinwerfer. Das erstmals für den

911 Turbo optional erhältliche dynamische Kurvenlicht verbessert durch sein bis zu 15 Grad in die Kurve schwenkendes Scheinwerfermodul die Ausleuchtung von Kurven im Straßenverlauf. Moderne LED-Technologie kommt nun auch bei den Rückleuchten zum Einsatz. Die für den neuen 911 Turbo entwickelten 19-Zoll Turbo II-Räder in Schmiedetechnik mit serienmäßiger Bi-Color Optik setzen, ebenso wie die größeren Endrohre der Abgasanlage, einen besonderen stilistischen Akzent.

Exklusiv: Der 911 Sport Classic

In einer limitierten Auflage von 250 Einheiten bringt Porsche im Januar 2010 den 911 Sport Classic auf den Markt. Der 911 Sport Classic ist Teil einer Gesamtstrategie des Individualisierungsbereiches Exclusive von Porsche. Dabei wird das klare Ziel verfolgt, die Kernkompetenzen der Individualisierungssparte zu verdeutlichen. Die Veränderungen des Fahrzeuges beziehen sich daher auf das Exterieur, Motor und Abgasanlage, die Räder und das komplette Interieur. Als Basis dient das 911 Carrera S Coupé mit Schaltgetriebe, die Leistung stieg um 20 PS auf 408 PS (300 kW). Für maximalen Fahrspaß sorgt auch das Sportfahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM) inklusive 20 Millimeter Tieferlegung und Hinterachsquersperre sowie die Porsche Ceramic Composite Brake.

Sofort erkennbar ist der Sport Classic an der neuen Farbe sport-classicgrau, an seiner verbreiterten Karosserie im Heckbereich und an dem Doppelkuppel-Dach. Das Dach nimmt die Formensprache des Panamericana Messe Showcars aus dem Jahr 1989 auf. Es wird durch zwei parallel über das Fahrzeug verlaufende Dekorstreifen betont. Die 19-Zoll Sport Classic-Räder mit schwarz lackierten Felgensternen und verchromte Endrohre unterstreichen das exklusive Design. Zudem erlebt der „Entenbürzel“ des 911 Carrera RS 2.7 von 1973 in Form eines feststehenden Heckspoilers seine Renaissance und integriert sich harmonisch in das exklusiv für den 911 Sport Classic entwickelte Heckteil. Die dort integrierten, verchromten Endrohre geben dem 911 Sport Classic ein komplett eigenständiges Design.

derten Zifferblätter und die Einstiegsblenden sowie die Limitierungsplaketten im Innen-, wie Außenbereich sind Alleinstellungsmerkmale dieses exklusiven Sportwagens und integrieren sich sehr harmonisch in das Gesamtkonzept des 911 Sport Classic.

Nah am Motorsport: Der 911 GT3

Innerhalb der Baureihe 911 ist der neue 911 GT3 das agilste Fahrzeug, das höchste Fahrdynamik vor allem auf Rundstrecken bietet. Wichtige Elemente teilt der neue 911 GT3 mit den Modellen aus dem Motorsport: dem 911 GT3 Cup und dem 911 GT3 RSR. Als direkter Ableger verkörpert der 911 GT3 den Kern der Marke mit konsequenter Sportlichkeit und Leistungsfähigkeit in besonderem Maße. Der nochmals stärkere Motor mit 3,8 Liter Hubraum und 435 PS (320 kW),



Im Innenraum zeichnet sich der Sport Classic durch eine besonders hochwertige Ausstattung mit einer großen Zahl exklusiver, eigenständiger Details aus. Besonders hervorzuheben sind dabei die Belederung nahezu aller Bauteile mit Naturleder in Farbton Espresso und der Einsatz von Flechtleider, einer Kombination aus hellgrauem Garn und Leder. Auch die geän-

das sportlich abgestimmte manuelle Sechsgang-Schaltgetriebe, das fahrdynamisch optimierte Fahrwerk, die signifikant erhöhten Abtriebswerte und nicht zuletzt der funktionale und trotzdem elegante, kraftvolle Auftritt sichern dem Fahrzeug die Spitzenposition in seinem Segment. Erstmals erhält der 911 GT3 das Fahrstabilisierungssystem Porsche Stability Management (PSM).



Wie sein Vorgängermodell stellt der neue 911 GT3 RS die Homologationsbasis für die GT3-Rennsportfahrzeuge dar. Der neue GT3 RS unterscheidet sich noch stärker vom Basismodell 911 GT3 und rückt in seiner fahrdynamischen Ausprägung näher an die Rennsportfahrzeuge heran. Dazu tragen vor allem die auf 450 PS (331 kW) gesteigerte Motorleistung, die breitere Karosserie sowie breitere Räder und Spurweiten, die dynamischen Motorlager, ein großer Heckflügel und die spezifische Abstimmung fahrdynamischer Komponenten bei.

Eine Gewichtsreduzierung von 25 Kilogramm gegenüber dem Basismodell erreichten die Porsche Ingenieure durch einen Motor mit Einmassenschwungrad, einen Endschalldämpfer aus Titan sowie über leichte Karosserieelemente aus Aluminium und Kohlefaser (CfK). Darüber hinaus bieten Optionen wie die Keramik-Verbundbremsanlage PCCB, leichte Halogenscheinwerfer sowie die innovative Lithium-Ionen-Batterie weiteres Potential zur Gewichtsreduzierung.

Puristisches Fahrerlebnis: Boxster Spyder

Porsche erweitert die Boxster-Baureihe im Februar 2010 um ein sehr puristisches Modell, das die wichtigsten Eigenschaften des Fahrzeugs hervorhebt: begeisterndes Design, höchste Performance und Fahrspaß pur in einem offenen Sportwagen.

Der Boxster Spyder erhielt ein völlig neues äußeres Erscheinungsbild. Die stark betonten Lufteinlässe im Bugteil mit kurzer, schmaler LED-Positionsleuchte versorgen Kühler und Bremsen mit Kühlluft. Die Lufteinlässe im Fondseitenbereich sind neu gestaltet und runden die eigenständige Silhouette ab. Eine neue Türscheibengrafik unterstreicht die geduckte Seitenlinie, das extrem sportliche Heck wird von einer durchgängigen Heckabdeckung mit zwei kraftvollen Auswölbungen hinter den Überrollbügeln sowie einem feststehenden Heckflügel geprägt. Hinzu kommt das in sportlichem Schwarz ausgeführte Doppelendrohr.

Die konsequente Ausrichtung auf das Erlebnis des offenen Fahrens wird durch das leichte, sehr knapp und niedrig sitzende manuelle Verdeck betont. Es ist schnell und einfach montierbar und Platz sparend im Fahrzeug unterzubringen. Türen aus Aluminium und eine puristische Türtafel reduzieren das Gewicht weiter.

Der 3,4 Liter Motor leistet 320 PS und liefert 370 Nm Drehmoment. Das Sechsgang-Schaltgetriebe leitet die Kraft an die Hinterachsquerstrebe. Das straffe Sportfahrwerk sorgt mit den neuen 19-Zoll Boxster Spyder-Rädern für die Umsetzung des Leistungspotentials. In Kombination mit der Gewichtsreduzierung von 80 Kilogramm gegenüber dem Boxster S werden außerordentliche Fahrleistungen erreicht.

Dem Charakter des Spyder entsprechend wurde im Interieur auf klassische Komfortelemente verzichtet. Serienmäßig kommt das Fahrzeug ohne Radio, Klimaanlage, Cupholder, Türablagefächer und Instrumentenabdeckung – aber mit sehr leichten Sportschalensitzen – auf den Markt. Für diejenigen Kunden, die auf das eine oder andere Detail nicht verzichten wollen, ist eine reduzierte Auswahl an Sonderausstattungen verfügbar.

Sparsam und sportlich: Cayenne Diesel

Im Februar 2009 stellte Porsche zum ersten Mal ein Premiumfahrzeug mit einem Dieselmotor vor. Mit dem Cayenne Diesel reagierte das Unternehmen auf die nachhaltigen Trends zur Reduzierung des Verbrauchs und der Emissionen, ohne wichtige Markenwerte wie Fahrleistung und Fahrdynamik zu vernachlässigen. Angeboten wird der Cayenne Diesel hauptsächlich in den europäischen Märkten mit einem hohen Anteil an Dieselfahrzeugen. Der 3,0-Liter-Turbodieselmotor mit 240 PS vereint mehrere Vorteile: den hohen Wirkungsgrad eines Dieselmotors, einen kleinen Hubraum für niedrigen Verbrauch und geringere CO₂-Emissionen sowie die Abgasturboaufladung mit variabler Turbinengeometrie für ein hohes Drehmoment bereits bei niedrigen Drehzahlen. Für die Abgasnachbehandlung kommen eine Oxidationskatalysator sowie serienmäßig ein Dieselpartikelfilter zum Einsatz. Damit erfüllt der Cayenne Diesel die Euro 4 Abgasnorm. Mit dem Einsatz des Turbodieselmotors im Cayenne sinkt der Verbrauch im EU-Zyklus auf 9,3 Liter pro 100 Kilometer.

Hohe Wertigkeit: Cayenne GTS

Mit dem neuen Cayenne GTS Porsche Design Edition 3 in einer limitierten Auflage von 1.000

Einheiten setzt das Unternehmen die erfolgreiche Tradition der Porsche Design Edition Sondermodelle 1 und 2 fort. Die Lackierung in Lavagraumetallic, die dezenten Designstreifen auf der Motorhaube und an den Seiten sowie der auffallende Modellschriftzug in Schwarz mit rotem „S“ stärken den sportlich exklusiven Charakter. Das gilt auch für die in Wagenfarbe lackierten 21-Zoll Cayenne SportPlus-Räder mit Radhausverbreiterungen, das Exterieur-Paket schwarz mit Bi-Xenon Scheinwerfern sowie für weitere Extras wie Bug- und Heckunterteil, Dachspoiler und Seitenschweller in Lavagraumetallic.

Auch im Innenraum vermitteln Sportsitze und die hochwertige Lederausstattung in Schwarz mit roten Kontrastnähten und Alcantara-Elementen, die Zierleisten in Carbon sowie die Zifferblätter im Porsche Design Stil ein sportlich-exklusives Flair. Für unverkennbaren Sound sorgen die serienmäßige Sportabgasanlage und das serienmäßige BOSE® Surround Sound-System. Die Fahrleistungen sind beeindruckend: der 4,8-Liter-V8-Saugmotor mit 405 PS beschleunigt mit Hilfe der Tiptronic S in 6,5 Sekunden auf 100 Stundenkilometer, die Spitzengeschwindigkeit beträgt 251 Stundenkilometer.

Exklusiv und ebenso limitiert wie das Sondermodell sind die Porsche Design Accessoires, die eigens für das Fahrzeug gefertigt wurden und zur Serienausstattung gehören. Diese umfassen den Automatik Chronograph P'6612 „Edition 3“ mit Titangehäuse und eigens entworfenem Zifferblatt sowie vier hochwertige Gepäckstücke aus der Porsche Design Serie Roadster mit eigenem Label „Porsche Design Edition 3“.







Umwelt



Umwelt

Die Automobilindustrie steht vor Veränderungen. Ursache sind die Diskussionen um den Klimaschutz, die das öffentliche Bewusstsein stark beeinflusst haben. Bei europäischen Kunden gehört die Umweltfreundlichkeit bereits zu den fünf wichtigsten Kriterien bei der Kaufentscheidung für ein Auto.

Keine Frage: Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für die Wirtschaft und die Gesellschaft. Globalisierung und internationaler Warenaustausch sind ohne Gütertransport und individuellen Personenverkehr nicht möglich. Deshalb gilt es mehr denn je, die wachsende Mobilität umweltfreundlich, wirtschafts- und sozialverträglich zu gestalten. Der Automobilindustrie kommt dabei die Aufgabe zu, den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen der Fahrzeuge weiter zu senken.

Autos werden immer sparsamer

Die deutsche Automobilindustrie hat diese Herausforderung bereits in der Vergangenheit offensiv angenommen. In den siebziger und neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts machte sie Zusagen, den Kraftstoffverbrauch zu verringern. Der dabei erzielte Erfolg lässt sich an zwei Beispielen ablesen: Moderne Fahrzeuge verbrauchen im Durchschnitt zwei Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer weniger als noch zu Beginn der neunziger Jahre. Und die Fahrleistung je Liter Kraftstoff hat sich seit 1978 um zwei Drittel erhöht, damals fuhr ein Auto mit einem Liter rund neun Kilometer, heute sind es 15 Kilometer.

Trotz des kontinuierlich wachsenden Straßenverkehrs, bedingt auch durch die Grenzöffnungen in Europa und die Erweiterung der Europäischen Gemeinschaft, hat Deutschland 1999 die Trendwende beim CO₂-Ausstoß erreicht. Seither sind die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs gesunken; sie lagen 2006 um rund 1,5 Millionen Tonnen unter denen von 1990. Kein anderes westeuropäisches Land hat das geschafft.

Diese positive Entwicklung setzte sich auch in den vergangenen beiden Jahren fort. Im Jahr 2007 sank der durchschnittliche CO₂-Wert der in Deutschland neu zugelassenen Personenwagen um weitere 1,7 Prozent, und 2008 gingen die Emissionen neu zugelassener Pkw deutscher Marken noch deutlicher zurück. Die sparsamsten Fahrzeuge werden zweifellos von deutschen Herstellern angeboten, und dabei handelt es sich nicht nur



um Kleinwagen, sondern auch um Mittelklassefahrzeuge. Am meisten beeindruckt die Oberklasse: Hier erreichte die Automobilindustrie sogar eine überproportionale Minderung des Kraftstoffverbrauchs.

Die Innovationskraft der deutschen Automobilbranche lässt sich auch an den rund 19 Milliarden Euro ablesen, die sie pro Jahr in Forschung und Entwicklung investiert; das ist mehr als jede andere Branche. Fast 100.000 Mitarbeiter entwickeln das Auto der Zukunft, ihre Zahl hat sich in rund einem Jahrzehnt um die Hälfte erhöht. Mit dieser geballten Kraft stellt sich die deutsche Automobilindustrie auch den neuen gesetzlichen Herausforderungen, die die Europäische Union im Jahr 2009 mit Blick auf 2012 festgelegt hat.

Strenge europäische CO₂-Gesetzgebung

Nachdem die EU-Kommission bereits im Jahr 2007 gefordert hatte, die CO₂-Emission der Neufahrzeugflotte ab 2012 auf 120 Gramm pro Kilometer (g/km) zu senken, wurde dieser Vorschlag im April 2009 mit der „Verordnung (EG) No 443/2009“ festgeschrieben. Damit gibt es erstmals eine gesetzliche Vorschrift für Pkw-Hersteller und Importeure, die ihre Fahrzeuge in der EU absetzen wollen.

Der ursprüngliche Vorschlag der EU-Kommission wurde bis zur endgültigen Gesetzgebung heftig diskutiert und in wesentlichen Punkten verändert. Das Ergebnis: Der Mittelwert der gesamten europäischen Neufahrzeugflotte soll im Zeitraum von 2012 bis 2020 eine CO₂-Emission von 130 g/km im „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) nicht überschreiten. NEFZ ist ein normiertes Messverfahren mit einem exakt vom Gesetzgeber vorgegebenem Geschwindigkeitsprofil zur Ermittlung der Emissionen. Um die Zielmarke von 120 g/km zu erreichen, sollen

weitere zehn Gramm durch ergänzende Maßnahmen wie die Verwendung von Biokraftstoffen, Leichtlaufreifen, effektiven Klimaanlage sowie durch andere technische Verbesserungen möglich sein.

Der künftige CO₂-Flottenwert ist jedoch keine einheitliche Zielvorgabe für jeden Hersteller. Er richtet sich vielmehr nach dem mittleren Gewicht seiner in Europa verkauften Fahrzeuge. Schwere Flotten dürfen etwas mehr als 130 g/km verbrauchen, leichtere müssen darunter liegen.

Große Vielfalt der Hersteller

Aber auch diese Regelung taugt nicht, um Unternehmen wie Porsche mit einem sehr speziellen Fahrzeugangebot und einer kleinen Produktion gerecht zu werden. Kritiker unterstreichen, dass sowohl die Vielfalt der Hersteller und Modelle, als auch die wirtschaftliche Grundlage der Automobilindustrie in Europa erhalten bleiben muss. Deshalb können Firmen, die weniger als 10.000 neue Fahrzeuge pro Jahr in der EU zulassen, ein Sonderziel mit der Kommission vereinbaren, das anspruchsvoll, aber erfüllbar ist. Für Anbieter von 10.000 bis 300.000 Fahrzeugen pro Jahr besteht die Möglichkeit, eine Minderung der CO₂-Emissionen um 25 Prozent zu vereinbaren. Als Berechnungsbasis werden die Werte der Fahrzeuge aus dem Jahr 2007 zugrunde gelegt.

Gemessen an den Flottenwerten aller in Europa präsenten Hersteller von 2006 ergibt sich durch die neuen Grenzwerte eine Reduktion der CO₂-Emissionen von elf bis 25 Prozent. Der niedrigere Wert markiert den untersten Bereich der Anbieter von Kleinwagen vorwiegend aus Italien und Frankreich, der obere steht für die Premiumproduzenten, vor allem aus Deutschland.



Zusätzlich können individuelle technische Neuerungen, die zur CO₂-Minderung beitragen, als so genannte Öko-Innovation berücksichtigt werden. LED-Scheinwerfer brauchen zum Beispiel weniger Strom und damit weniger Kraftstoff, sind aber bei den bisher aufgeführten Kriterien nicht berücksichtigt. Solche Maßnahmen können bei einem Hersteller jedoch nur bis zu sieben g/km angerechnet werden. Allerdings muss der Gesetzgeber bis 2010 noch klare Regeln für die Anerkennung erarbeiten.

Es drohen drastische Strafen

Um allen Herstellern genügend Zeit zur Anpassung zu geben, wird das Gesetz stufenweise eingeführt. 2012 werden nur 65 Prozent aller Neuzulassungen eines Herstellers zur Berechnung herangezogen, 2013 dann 75 Prozent, 2014 schließlich 80 Prozent und erst im darauf folgenden Jahr alle Fahrzeuge. Um die Unternehmen aber zu motivieren, möglichst schnell verbrauchsgünstige Fahrzeuge anzubieten, wird jedes neue Fahrzeug mit weniger als 50 Gramm CO₂-Emission 2012 und 2013 mit dem dreieinhalbfachen Wert berücksichtigt. Dieser Berechnungsfaktor reduziert sich 2014 auf zweieinhalb, 2015 auf eineinhalb Fahrzeuge. Ab 2016 werden auch die besonders umweltfreundlichen Fahrzeuge nur noch einfach bewertet.

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

Die neue CO₂-Regelung der Europäischen Union soll bis 2020 gelten, danach droht eine weitere Verschärfung der CO₂-Grenzwerte. Angepeilt wird an Stelle der 130 g/km ein europäischer Gesamtflottenwert von 95 g/km, was eine weitere Reduktion des Kraftstoffverbrauchs von mehr als 25 Prozent bedeuten würde. Vor einem entsprechenden Beschluss soll jedoch ab 2013 die Machbarkeit einer weiteren Verschärfung und vor allem deren Höhe überprüft werden.

Porsche Modelle immer verbrauchsgünstiger

Verantwortungsvolles Handeln und wirtschaftlicher Erfolg gehören für Porsche untrennbar zusammen. Daher ist Umweltschutz seit Jahren fester Bestandteil der Unternehmenspolitik. Bereits 1995 hat sich Porsche verpflichtet, Ressourcen zu schonen und Umweltauswirkungen so gering wie möglich zu halten. Dies wird auch in den umweltpolitischen Grundsätzen des Unternehmens deutlich:

- Porsche entwickelt, produziert und verkauft hochwertige, exklusive Sportwagen auf höchstem Niveau, auch in Bezug auf die Umwelt.
- Porsche will Ressourcen schonen und Umweltbelastungen so gering wie möglich halten.
- Porsche entwickelt und nutzt möglichst umweltschonende Herstellverfahren.
- Porsche erfüllt selbstverständlich alle geltenden Umweltvorschriften.
- Porsche informiert die Öffentlichkeit regelmäßig über umweltrelevante Vorgänge und bekennt sich zum offenen und vertrauensvollen Dialog mit Behörden und Organisationen.

te 14,4 Liter auf 100 Kilometer. Der nach Hubraum identische Carrera des Jahres 2009 leistet 345 PS (254 kW), braucht aber nur noch 9,5 Liter auf 100 Kilometer. Mit der Verbrauchsverringern von einem Drittel gingen auch die Abgasemissionen stark zurück. Der alte Carrera war ein Fahrzeug nach der Abgasnorm Euro 1, der aktuelle erfüllt die wesentlich schärferen Euro 5-Bedingungen.

In den vergangenen 15 Jahren reduzierte Porsche den CO₂-Ausstoß seiner Fahrzeuge im Durchschnitt um 1,7 Prozent pro Jahr. Dieser Wert stieg in den letzten vier Jahren noch deutlich an. Vergleicht man die Fahrzeugpalette des Jahres 2006 mit der von 2009, so hat sich der



Das Unternehmen hat in der Vergangenheit auch viel Geld in die Hand genommen, um Umweltbelastungen so weit wie möglich zu reduzieren. Die Optimierung aller Baureihen bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt nimmt in den Entwicklungsabteilungen einen sehr großen Stellenwert ein.

Dass Porsche seine Fahrzeuge kontinuierlich beim Kraftstoffverbrauch verbessert, wird zum Beispiel beim Vergleich eines Carrera aus dem Jahr 1994 mit einem aktuellen Modell deutlich. Vor 15 Jahren leistete das Fahrzeug mit einem 3,6 Liter-Motor 285 PS (210 kW) und verbrauch-

Verbrauchsmittelwert um 2,8 Prozent pro Jahr verbessert. Diesen Weg der kontinuierlichen Verbrauchsverbesserung aller Modelle wird Porsche auch künftig fortsetzen und seine Wettbewerbsfähigkeit auch beim Thema Umwelt beweisen.

Um diesem wichtigen Ziel operativ gerecht zu werden, hat Porsche schon 2007 eine Abteilung in der Fahrzeugentwicklung geschaffen, die das Energiemanagement optimiert. Denn eine signifikante Reduzierung des Verbrauchs kann nur gelingen, wenn alle Komponenten und Systeme in Bezug auf die Energieeffizienz optimiert und

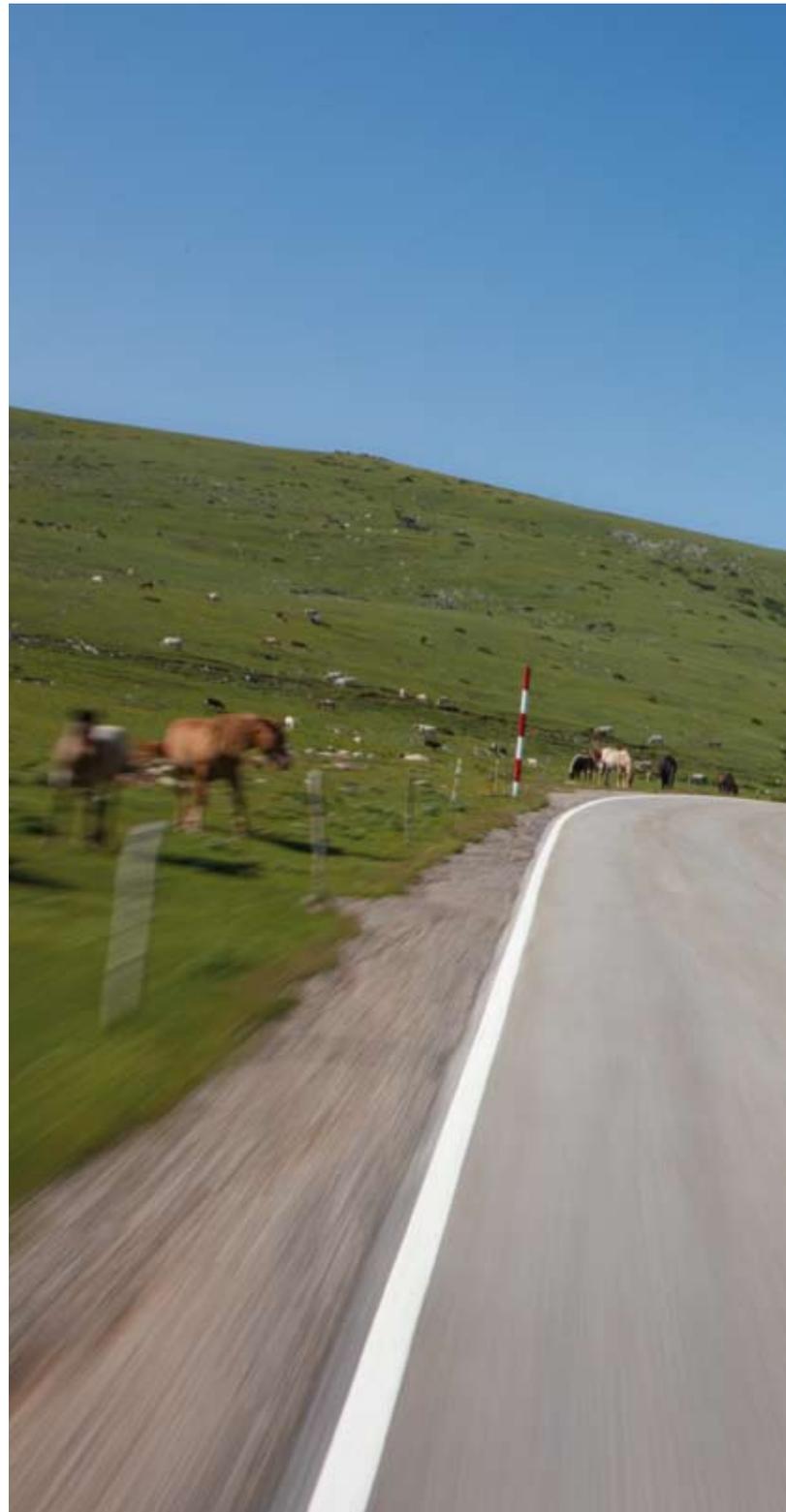
vernetzt werden. Dort werden Energie-Managementkonzepte mit starker Vernetzung im gesamten Fahrzeug entwickelt. Die beste Bestätigung für deren Erfolg sind die hervorragenden Verbrauchswerte des neuen Panamera.

Hybridantrieb bald serienreif

Die Entwicklung des Hybridantriebs hat im vergangenen Geschäftsjahr einen deutlichen Sprung in Richtung Serienreife gemacht. Dieses besonders umweltfreundliche System wird sowohl im Cayenne als auch im neuen Panamera eingesetzt. Die Kombination aus einem Benzin- und einem Elektromotor bietet die Möglichkeit, den Verbrauch erheblich zu reduzieren. Der Cayenne S Hybrid zum Beispiel, in dem der neue Antrieb bislang getestet wird, fährt immer im verbrauchsoptimalen Bereich, egal ob es sich um „stop and go“, normalen Stadtverkehr oder Überlandfahrten handelt.

Der Antrieb ist nach dem Konzept des Parallel-Full-Hybrid aufgebaut. Die Elektromaschine kann entweder alleine – bei moderaten Beschleunigungen – oder mit dem Verbrennungsmotor zusammen betrieben werden. Diese Bauweise verlangt im Vergleich zum marktüblichen leistungsverzweigten Hybrid ein hohes Maß an technischem Können und bietet dafür einige wichtige Vorteile: Bei Überland- und Autobahnfahrten lässt sich der Verbrauch deutlich reduzieren, weil das Fahrzeug bis zu einer Geschwindigkeit von mehr als 130 Stundenkilometer ohne Verbrennungsmotor frei rollen („segeln“) kann.

Nimmt der Fahrer den Fuß bei dieser Geschwindigkeit vom Gas, geht der Benzinmotor aus und der Cayenne rollt unbeeindruckt weiter. Wird das Gas wieder betätigt, beschleunigt der Ottomotor ohne jede Verzögerung. Außerdem sind Beschleunigung und Elastizität beim Parallel-Full-Hybrid deutlich besser, weil Elektro- und Verbrennungsmotor auch gleichzeitig im Einsatz sein können („boosten“).





Porsche hat dieses Konzept in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern optimiert. Als Verbrennungsmotor dient ein 3,0 Liter großer V6-Motor mit Benzindirekteinspritzung und Kompressoraufladung, der 333 PS (245 kW) leistet. Das Automatikgetriebe wurde von sechs auf acht Gänge aufgestockt. Bereits in 6,8 Sekunden sprintet der Cayenne von null auf Tempo 100. Das sind Werte, die sonst nur ein V8-Modell erreicht.

Wenn er die Serienreife erlangt hat, wird der Cayenne S Hybrid auf 100 Kilometer nach dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) weniger als neun Liter Kraftstoff verbrauchen; damit wird der Verbrauch um rund 30 Prozent unter dem des nicht hybridisierten Cayenne Modells mit V6-Motor des Modelljahres 2009 liegen.

Leichtbau macht den Panamera genügsam

Die Kombination aus Leistungsfähigkeit und wirtschaftlichem Verbrauch wird auch beim neuen Panamera durch moderne Antriebstechnik, Fortschritte bei der aerodynamischen Effizienz und intelligenten Leichtbau erreicht. So sind bei dem neuen Panamera Achsen, Türen, Motorhaube, Kotflügel und Heckklappe aus Aluminium gefertigt, um das Fahrzeuggewicht zu reduzieren. Auch bei den Bremsen wurden energiesparende Maßnahmen umgesetzt.

Für den Panamera werden ausschließlich Motoren mit kraftstoffsparender Benzindirekteinspritzung angeboten. Eine konsequente Gewichts- und Reibungsreduzierung an den bewegten Bauteilen des Antriebes wird von Neuheiten wie dem kennfeldgesteuerten Kühlwasser-Thermomanagement unterstützt, was zu weiterer Kraftstoffeinsparung führt. Das erstmals von Porsche in diesem Marktsegment angebotene Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) sorgt zusätzlich für einen wichtigen Beitrag zur Verbrauchsabsenkung und liefert darüber hinaus noch mehr Fahrkomfort und Sportlichkeit.

Ein Meilenstein beim Panamera ist zudem das erste Start-Stopp-System in einem Premiumfahrzeug mit Automatikgetriebe. Beim Fahrzeugstillstand, etwa an der Ampel oder im Stau, wird bei getretenem Bremspedal der Motor abgestellt. Dadurch wird Kraftstoff gespart und die CO₂-Emission gesenkt, die Verbrauchersparnis macht bis zu zehn Prozent im städtischen Verkehr und rund fünf Prozent im europäischen Testzyklus NEFZ aus. Der Panamera S benötigt im EU-Verfahren 12,5 Liter auf 100 Kilometer, mit PDK sogar nur 10,8 Liter, der Panamera Turbo verbraucht trotz außergewöhnlicher Fahrleistungen lediglich 12,2 Liter pro 100 Kilometer. Damit setzt das Fahrzeug neue Maßstäbe in seiner Leistungsklasse. Der Panamera S mit PDK schlägt seine Wettbewerber sowohl mit der Beschleunigung von 0 auf 100 Stundenkilometer in 5,2 Sekunden als auch mit seinem geringen Verbrauch.

Umweltschutz an allen Standorten

Porsche ist bemüht, grundsätzlich bei allen Aktivitäten schädliche Einflüsse auf die Umwelt zu minimieren. Deshalb erfahren die umweltpolitischen Grundsätze eine Flankierung durch folgende Umweltleitlinien:

- Die Mitarbeiter sind die wichtigsten Partner beim Schutz der Umwelt, sie werden dafür systematisch geschult.
- Die Betriebsstätten werden möglichst umweltschonend betrieben, ihre Auswirkung regelmäßig ermittelt und beurteilt.
- Die Geschäfts- und Vertragspartner werden in die Bemühungen um den Umweltschutz einbezogen.
- Die Umweltauswirkungen aller Aktivitäten werden regelmäßig analysiert, ausgewertet, beurteilt und mit den besten wirtschaftlich vertretbaren Techniken optimiert.
- Für alle betrieblichen Funktionen werden konkrete Umweltziele und Umweltprogramme formuliert.

Als wirksames Instrument der Unternehmensführung trägt bei Porsche das Umweltmanage-



mentensystem zur Verbesserung der Umwelleistung der Standorte bei. Das System regelt Abläufe, Verantwortungen und Zuständigkeiten im Umweltschutz und stellt sicher, dass jeder Mitarbeiter die Auswirkungen seiner Arbeit kennt und berücksichtigt. So wird bei Porsche die Verantwortung, die das Unternehmen für den Schutz der Umwelt übernommen hat, erfolgreich in die betriebliche Praxis umgesetzt.

Für die Notfallvorsorge hat Porsche bereits 1995 die so genannte GAO, die Gefahrenabwehrorganisation, ins Leben gerufen. Diese regelt die Vorgehensweise bei Gefahr, um Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu vermeiden oder so gering wie möglich zu halten. Diese Organisation hat sich im Geschäftsjahr 2008/09 bestens bewährt. Am 3. Juli 2009 verursachte ein starkes Unwetter am Standort Zuffenhausen erheblichen Wassereintritt in verschiedenen Werksteilen. Der GAO-Plan sorgte für einen vorbildlichen Ablauf der Sofortmaßnahmen. Dadurch konnten die Schäden sehr schnell eingedämmt und eine Beeinträchtigung der Umwelt verhindert werden.

Im Berichtszeitraum wurde das Umweltmanagementsystem an den Standorten Zuffenhausen, Weissach, Sachsenheim und Leipzig weiter optimiert. Durch regelmäßige Umweltaudits werden Verbesserungen ermittelt sowie die Einhaltung der Umweltgesetze (Compliance Audit), der Porsche Umweltpolitik, die Funkti-

onsfähigkeit des Umweltmanagementsystems und die Verfolgung der Umweltkennzahlen auditiert. Dies erfolgt durch einen externen Umweltgutachter.

Im Juni und Juli 2009 fanden in Zuffenhausen, Sachsenheim und Weissach Überwachungsaudits nach ISO 14001 oder EMAS statt. Drei Tage lang wurde das Umweltmanagementsystem von Gutachtern des TÜV unter die Lupe genommen, Organisation, Umweltziele und umweltrelevante Prozesse standen dabei im Mittelpunkt. Das hohe Niveau im betrieblichen Umweltschutz der Standorte wurde erneut bestätigt.

Auch in Leipzig wurde im Juni 2009 das Umweltmanagementsystem erfolgreich nach der ISO 14001 überprüft. Im Werk Leipzig, das für die vierte Baureihe großflächig erweitert worden ist, wurden alle Anlagen, Gebäudeteile und Einrichtungen ganzheitlich neu bewertet.

Verbesserung der Umwelleistung

Durch Prozessoptimierungen erfuhr die Umwelleistung im vergangenen Geschäftsjahr weitere Verbesserungen. In der bestehenden Lackiererei wird der Verbrauch durch Installation zusätzlicher Zähler kontinuierlich ermittelt und bewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Planung der neuen Lackiererei ein. Bei dem Neubau, der eine der weltweit modernsten und





umweltfreundlichsten Lackierereien darstellt, werden fortschrittlichste Technologien, speziell für den Umweltschutz, eingesetzt. Der Lackierprozess wird durch eine hundertprozentige Kapselung absolut staubgeschützt sein. Dieses Verfahren steigert nicht nur die bereits heute hohe Lackqualität bei den Fahrzeugen, sondern reduziert auch den benötigten Anteil an aufbereiteter Hallenluft. Umweltschonend wirkt sich zudem ein besonders effizientes Energiemanagementsystem aus.

Um für den höheren Bedarf gerüstet zu sein, der durch die vierte Baureihe entsteht, erweiterte Porsche die Motorenmontage in Zuffenhausen. Dabei wurden hohe Umweltstandards umgesetzt, zum Beispiel Druckluftschrauber anstelle von Elektroschraubern installiert sowie ein zweiter Kalttestprüfstand in Betrieb genommen. Dies vermindert die gesamte Prüfdauer um rund 22 Prozent. In der Logistik wurde die Anzahl der Leerguttransporte reduziert und damit der Ausstoß von Kohlendioxid um rund 100 Tonnen pro Jahr gesenkt.

Seit Juni 2008 ist Porsche auch anerkannter Altfahrzeug-Demontagebetrieb nach Paragraph 5 Abs. 3 Altfahrzeugverordnung. Im Juni 2009 wurde das Zertifikat für den Standort Weissach erneut bestätigt.

Im Berichtszeitraum wurden kontinuierlich Maßnahmen im Gewässerschutz durchgeführt. Um einen einheitlichen und gesetzeskonformen Umgang mit Abwässern aus Bodenreinigungsprozessen zu gewährleisten, wurde für den Standort Zuffenhausen eine „Matrix für den Umgang mit Abwässern aus der Bodenreinigung“ erstellt. Diese regelt, welche Abwässer unbehandelt oder behandelt

in die Kanalisation eingeleitet werden dürfen und welche entsorgt werden müssen.

Mit der Bahn pünktlich und sauber

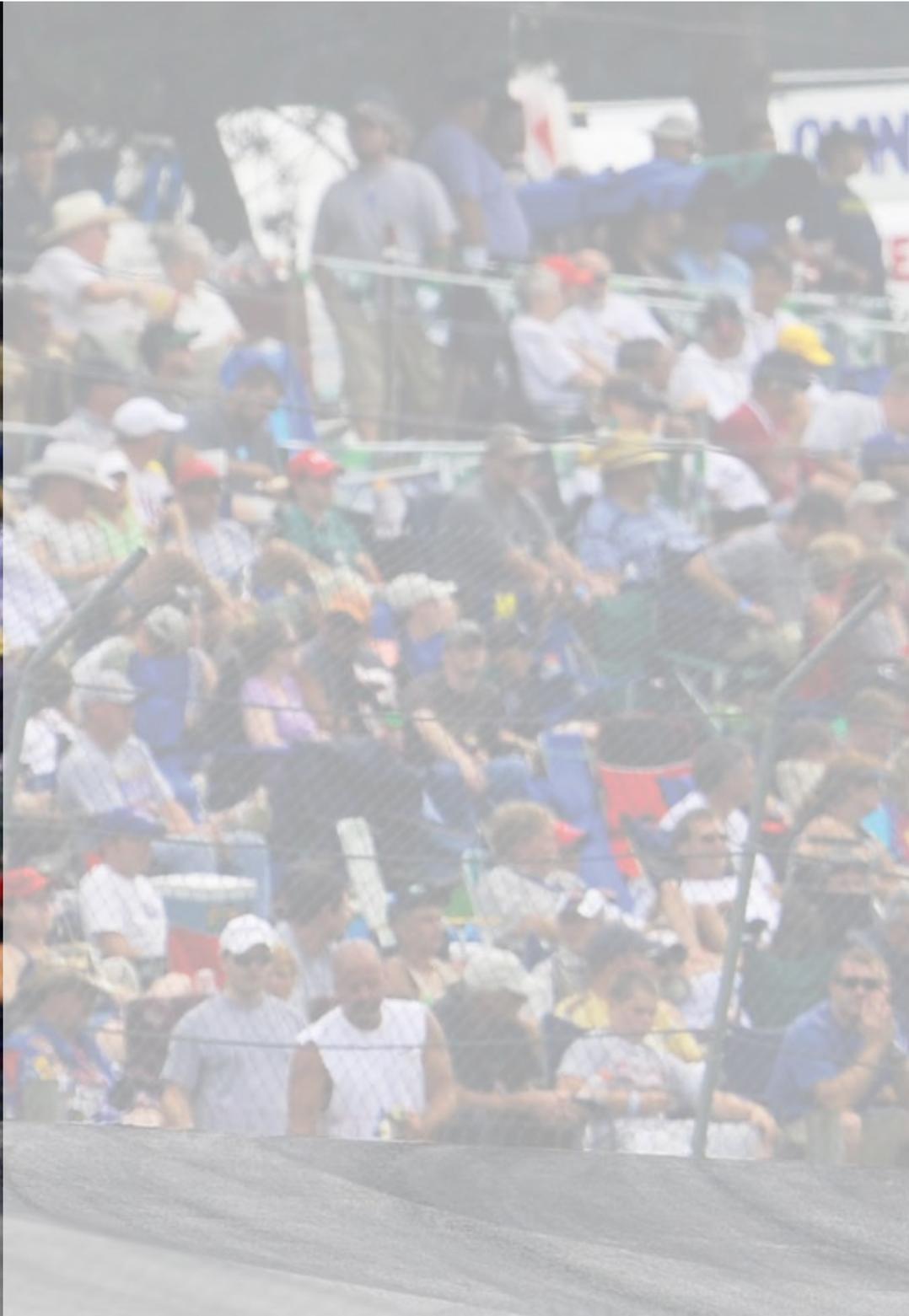
Mit der Inbetriebnahme eines neuen Verladebahnhofs begann bereits 2001 eine intensive Zusammenarbeit zwischen Porsche und der Deutschen Bahn. Seither werden alle in Zuffenhausen produzierten Fahrzeuge, die für die Märkte in Großbritannien und Übersee bestimmt sind, nach Emden und Bremerhaven zur Seeverladung transportiert.

Seit Februar 2006 intensiviert Porsche dieses Logistikkonzept. Dank neu entwickelter Bahnwaggons und Megatrailer, die sowohl per Bahn transportiert, als auch von Lastwagen gezogen werden können, erfolgt eine Verlagerung der Motoren- und Komponentenlieferungen von der Straße auf die Bahn.

Auch im Werk Leipzig setzt Porsche auf die Schiene. Dort kommen die vorproduzierten Rohkarossen für den Cayenne und den Panamera täglich mit dem Zug im werkseigenen Bahnhof an. Die für Übersee bestimmten Fahrzeuge beider Modelle werden ebenfalls per Bahn nach Emden transportiert.

Sowohl ökonomisch als auch ökologisch erweist sich dieses Logistikkonzept als sehr vorteilhaft: Der Bahntransport zeichnet sich durch absolute Pünktlichkeit und minimale Schadensquoten beim Be- und Entladen aus. Zudem vermeidet die enge Zusammenarbeit mit der Bahn jährlich rund 11.000 LKW-Transporte. Das entspricht einer Minderung des CO₂-Ausstoßes von insgesamt rund 32.000 Tonnen oder etwa 4.000 Tonnen pro Jahr.

Motorsport





Motorsport

Eindrucksvolle Siege im Motorsport demonstrierten auch im Geschäftsjahr 2008/09, dass die besten Sportwagen aus Stuttgart kommen. Gegen starke Konkurrenz gewannen Fahrzeuge von Porsche nicht nur erneut den Titel in der American Le Mans Series (ALMS), sondern eroberten sich auch den Spitzenplatz in der europäischen Le Mans Series (LMS) zurück. Zudem dominierten die Produkte aus Schwaben zum vierten Mal in Folge auch den größten deutschen Wettbewerb, das 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife des Nürburgrings.

Der globale Kundensport des Unternehmens lief im Berichtsjahr wieder auf Hochtouren. Mit rund 200 ausgelieferten Fahrzeugen war Porsche erneut der größte Rennwagenhersteller der Welt. Zehn Werksfahrer verstärkten die Kundenteams in bedeutenden Meisterschaften und bei den wichtigen Langstreckenrennen. Das Motorsportzentrum in Weissach leistete nicht nur die technische Vorarbeit, sondern sandte darüber hinaus Motoren, Getriebe und Komponenten genauso wie Ingenieure und Techniker zu den Rennstrecken in 90 Ländern.

Ob im Top-Sport mit Prototypen, bei Gran Turismo-Meisterschaften, bei den Markenpokalen oder den Clubrennen – überall fügte Porsche seiner langen Erfolgsgeschichte neue Kapitel hinzu. Und dabei geht es um mehr als die Siegerpokale: Auf den Rennstrecken bewähren sich neue Technologien unter extremen Bedingungen. Durch sein Engagement gewinnt das Unternehmen wertvolles Know-how für die Entwicklung der Serienfahrzeuge, das anschließend den Kunden zugutekommt.

Siege der Prototypen in Daytona und Le Mans

Im Januar 2009 kehrte Porsche mit einem großartigen Sieg an den Ort zahlreicher Triumphe zurück. Die amerikanischen Spitzenteams Penske Racing und Brumos Racing setzten beim 24-Stunden-Rennen auf dem Daytona International Speedway in Florida ganz auf Porsche Power. Rund 510 PS (375 kW) leisteten die in Weissach und bei Porsche Motorsport North America vorbereiteten Vierliter-Sechszylinder-Triebwerke der eingesetzten Sportprototypen. Nach einem dramatischen Rennen schoss der Brumos Porsche mit den Fahrern David Donohue, Darren Law, Buddy Rice und Antonio Garcia mit einem hauchdünnen Vorsprung von nur 0,16 Sekunden als Sieger über die Ziellinie. Auch Platz drei ging an einen Brumos Porsche.



Penske Racing mit den Werksfahrern Timo Bernhard und Romain Dumas fiel gegen Ende des Rennens mit technischen Problemen zurück, hatte aber die schnellste Runde gedreht und über weite Strecken geführt.

Mit dem 21. Gesamtsieg für Porsche in Daytona startete zugleich die Grand-American Rolex Sportscar Series in die Saison 2009. Penske Racing und Brumos Racing lagen bis zum Ende des Jahres aussichtsreich im Rennen, obwohl der Veranstalter das Reglement immer wieder mit Drehzahllimits, Erhöhung des Mindestgewichts und der Verordnung eines Fünfgang- statt des ursprünglich erlaubten Sechsganggetriebes veränderte. Nach einem weiteren Sieg durch Brumos Racing im Finale von Miami wurde Porsche Vizemeister der Herstellerwertung.

Während das Unternehmen in der Top-Kategorie der Grand-Am als Motoren- und Entwicklungspartner neu startete, beendete es mit dem Ablauf der Saison 2008 sein Engagement beim Sportprototypen RS Spyder planmäßig nach drei überaus erfolgreichen Jahren. Drei Mal in Folge hatte das zuletzt rund 440 PS (324 kW) starke und 825 Kilogramm leichte Fahrzeug alle Titel in der American Le Mans Series sowie 2008 auch die europäische Le Mans Series und seine Klasse beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans gewonnen.

Bei ausgewählten Einsätzen demonstrierten Kundenteams im Jahr 2009 die exzellenten Qualitäten des Sportprototypen. Das dänische Team Essex startete im Mai beim 1.000-Kilometer-Rennen in Spa und gewann auf Anhieb seine Klasse. In Le Mans erwies sich der RS Spyder erneut als unschlagbar, das Team Essex siegte noch klarer als im Jahr zuvor. Casper Elgaard, Kristian Poulsen und Werks-

pilot Emmanuel Collard gewannen mit 15 Runden Vorsprung vor den Zweitplatzierten. Wie in der vergangenen Saison gewann der RS Spyder auch die Umweltwertung „Michelin Green X Challenge“, eine Auszeichnung für den Rennwagen mit dem geringsten Kraftstoffverbrauch pro Runde.

Auch in den USA konnten die Fans den RS Spyder wieder erleben. Das Team Cytosport brachte den Prototypen in der American Le Mans Series bei vier Rennen an den Start – und fuhr prompt vier Mal auf das Podium.

Der 911 im Gran Turismo-Sport

Zum Mythos Porsche tragen auch unzählige Siege und Meisterschaften im Gran Turismo-Sport bei. In diesem Wettbewerb müssen die Rennwagen, anders als bei den Prototypen, mit den Serienfahrzeugen verwandt sein. Im Geschäftsjahr 2008/09 bot das Unternehmen den Kunden gleich vier Rennversionen für den Einsatz in den verschiedenen Gran Turismo-Klassen an.

Mit dem 911 GT3 Cup, ursprünglich für die Porsche Markenpokale konzipiert, führen professionelle Kundenteams auch in GT-Meisterschaften höchst erfolgreich. Er ist seit 1998 im Einsatz und mit rund 1.400 ausgelieferten Einheiten der meistgebaute Rennwagen der Welt. Auf Basis dieses 420 PS (309 kW) starken Fahrzeugs entstand der noch leistungsfähigere GT3 Cup Grand-Am für die GT-Klasse der Grand-Am Series.

Weil die Bedeutung von GT3-Meisterschaften steigt, entwickelte die Rennabteilung den 2008 erstmals eingesetzten GT3 Cup S weiter. Mit einer 440 PS (324 kW) starken Version des bewährten 3,6-Liter-Rennmotors, einer ausgefeilten Aerodynamik und einem Fahrwerk, das

teilweise dem noch stärkeren GT3 RSR entlehnt ist, sammelte der GT3 Cup S auch im Berichtsjahr eindrucksvolle Erfolge.

Der GT3 RSR, das Spitzenmodell unter den aktuellen Rennversionen des 911, wurde bereits 1999 als GT3 R vorgestellt und ist seither ständig weiterentwickelt worden. Bis zum Jahr 2008 gewann dieser Porsche unter anderem acht Mal die Klasse GT2 in Le Mans. Auch 2009 erwies sich der 911 mit dem traditionsreichen Namenszusatz als Siegertyp. Der Boxermotor, dessen Hubraum im neuesten Modell von 3,8 auf vier Liter vergrößert wurde, leistet trotz der nach dem Reglement verkleinerten Einlassluftmengenbegrenzer rund 450 PS (331 kW) und besticht durch exzellente Fahrbarkeit und beispielhafte Effizienz.

Bereits im Spätsommer 2009 präsentierte Porsche mit dem 911 GT3 RS und 911 GT3 Cup die Fahrzeuge für die Saison 2010. Der 450 PS starke GT3 RS verfügt als sportliche Straßenversion und als Basis für die Entwicklung seriennaher GT-Rennwagen über zahlreiche Leichtbau-Komponenten, ein eng gestuftes Getriebe, ein speziell konstruiertes und abgestimmtes Fahrwerk sowie große Radhäuser.

Der im September 2009 zur IAA in Frankfurt – auf Basis des 911 GT3 RS – vorgestellte GT3 Cup hat ein Gewicht von 1.200 Kilogramm und eine Motorleistung von 450 PS (331 kW). Es ist der stärkste und schnellste Rennwagen in der Geschichte der 911 GT3 Cup-Modelle, der in den Markenpokalen sowie in zahlreichen GT3-Meisterschaften zum Einsatz kommt.

Auf der Langstrecke zum Erfolg

Seit dem sensationellen Gesamtsieg des 911 beim 24-Stunden-Rennen in Daytona 1973 – dem ersten Sieg eines 911 in der Markenweltmeisterschaft – drückt der Sportwagenklassiker den berühmtesten Langstreckenrennen seinen Stempel auf. Am zweiten Wochenende im Januar rollten in Dubai mehr als 80 GT-Rennwagen an den Start zum ersten 24-Stunden-Rennen 2009.

Den Sieg sicherte sich ein 911 GT3 Cup des Land Motorsport Teams. Sieben weitere 911 schafften den Sprung in die Top Ten.

Beim 24-Stunden-Rennen in Daytona unterstützte Porsche die Kundenteams in beiden Klassen – Prototypen und GT – mit neun Werksfahrern. Nach dem Sieg eines Porsche Riley bei den Prototypen machte ein dreifacher Triumph in der Gran Turismo-Klasse das Ergebnis beim ältesten 24-Stunden-Rennen Amerikas perfekt. Die Werkspiloten Jörg Bergmeister und Patrick Long gewannen auf einem 911 GT3 Cup Grand-Am des Teams TRG vor ihren Kollegen Emmanuel Collard und Richard Lietz, die zusammen mit zwei amerikanischen Fahrern den zweiten 911 von TRG auf Rang zwei fuhren. Im drittplatzierten Porsche von Wright Motorsport saß unter anderem der Werksfahrer Sascha Maassen.

Zum Triumph für Porsche wurde auch das 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring im Mai. In einem werksunterstützten 911 GT3 RSR des Manthey Racing Teams erwiesen sich die Werksfahrer Timo Bernhard, Romain Dumas und Marc Lieb sowie der Manthey-Pilot Marcel Tiemann vor rund 235.000 Zuschauern als unschlagbar. Das Quartett holte für die Mannschaft von Manthey den vierten Sieg in Folge auf der härtesten Rennstrecke der Welt. Insgesamt fuhren sieben Porsche 911 in die Top Ten. Ein 911 GT3 Cup S wurde Dritter, Platz vier ging an einen seriennahen 911 GT3 Cup, der viele weitaus stärkere Rennwagen hinter sich lassen konnte.

Einen weiteren Erfolg feierten Porsche Kunden beim 12-Stunden-Rennen im belgischen Zolder. Mit einem 911 GT3 RSR des Teams Prospeed Competition stellten Rudi Penders, Franz Lamot, David Loix und Louis Machiels bei ihrer Siegesfahrt einen neuen Distanzrekord auf. Ein von First Motorsport eingesetzter 911 GT3 Cup S machte mit Platz zwei den Doppelerfolg perfekt.

Ein atemberaubendes Rennen fuhren Jörg Bergmeister, Marc Lieb und Patrick Long beim 12-Stunden-Rennen in Sebring, Florida. Bereits



in Runde zwei verlor das Werksfahrertrio durch einen unverschuldeten Unfall und die anschließende Reparatur zwölf Minuten. Nach etlichen Rundenrekorden lag der Porsche von Flying Lizard Motorsports 70 Minuten vor dem Ende des Rennens wieder auf Platz drei, verlor aber nach einem erneuten Rempler eines Konkurrenten den Podiumsrang. Mit Rang vier eroberte das Team dennoch wichtige Punkte in der American Le Mans Series, die in Sebring die neue Saison eröffnete.

Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans machten Jörg Bergmeister und Marc Lieb den Kampf um Startplatz eins in der GT2-Klasse mit ihren 911 GT3 RSR unter sich aus. Bergmeister war ganze drei Hundertstelsekunden schneller. Im Rennen blieb dann beiden das Pech des Vorjahres treu. Liebs Felbermayr-Proton-911 wurde Opfer eines Defekts im Benzinssystem. Bergmeister musste den Porsche des Teams Flying Lizard Motorsports nach dem Rempler eines Gegners abstellen, womit das Rennen seinem Ruf als unberechenbare Grande Dame des Motorsports alle Ehre gemacht hatte.

Porsche Kunden gewinnen Meisterschaften

In nahezu allen bedeutenden Gran Turismo-Meisterschaften der Welt starteten Kunden von Porsche. Sie sahen sich dort der wohl stärksten Konkurrenz gegenüber, seit der Motorsport mit GT-Rennwagen Ende der neunziger Jahre eine Renais-

sance erlebte. Der Porsche 911 glänzte in den GT-Klassen der bedeutendsten amerikanischen Sportwagenmeisterschaften. In der American Le Mans Series rollten die Werksfahrer Jörg Bergmeister, Wolf Henzler und Patrick Long für Kundenteams an den Start, wobei Bergmeister als Titelverteidiger mit Patrick Long einen 911 GT3 RSR des Teams Flying Lizard Motorsports fuhr.

Mit einer Siegesserie vom zweiten bis zum sechsten Lauf stellte das Duo zunächst einen als unerreichbar geltenden Rekord ein. Das zehnte und letzte Rennen endete nach einem Kampf bis in die letzte Kurve gegen eine Corvette mit Saisonsieg Nummer sechs. Damit standen Bergmeister und Long als Meister fest. Flying Lizard Motorsports gewann die Team-Meisterschaft, Porsche konnte erneut die Herstellerwertung und die „Michelin Green X Challenge“ für sich entscheiden. Mit diesem Erfolg baute Porsche die Position als erfolgreichster Automobilhersteller in der ALMS aus: Der Triumph beim Finale in Laguna Seca, Kalifornien, markierte den insgesamt 100. Sieg. Seit 1999 gewannen Porsche Piloten neun Mal die Fahrerwertung. Acht Mal wurden Kundenteams zu Team-Champions gekrönt, Porsche ging aus neun Rennjahren als Meister der Hersteller hervor.

Mit Schnelligkeit und Konstanz brillierten Porsche Teams und ihre 911 GT3 Cup Grand-Am in der GT Klasse der Grand-Am Series,



die in den USA und Kanada ausgetragen wird. Nach dem dreifachen Porsche Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Daytona zum Saisonstart übernahm das deutsch-amerikanische Team Farnbacher Loles mit dem deutschen Stammfahrer Dirk Werner und dem Amerikaner Leh Keen das Ruder. Bei zwölf Rennen stiegen die beiden sieben Mal auf das Podium, davon vier Mal als Sieger. Am Ende der Saison konnten sie die Meisterschaft in überlegener Manier feiern. Porsche gewann souverän die Herstellerwertung.

Auch in Europa waren Kunden teams mit der Unterstützung von Porsche überaus erfolgreich. Die fünf Wertungsläufe der Le Mans Series führten hier über die klassische Sportwagen-Distanz von 1.000 Kilometern. Die Werksfahrer Marc Lieb und Richard Lietz gewannen im 911 GT3 RSR des Teams Felbermayr-Proton auf dem Circuit de Catalunya bei Barcelona, im belgischen Spa-Francorchamps und auf dem Nürburgring. Zwei Mal fuhren Lieb/Lietz kontrolliert in die Punkte und hatten am Ende einer spannenden Saison die GT2-Fahrermeisterschaft gewonnen. Für Lieb war dies nach 2005 und 2006 bereits der dritte Fahrertitel in dem bedeutenden Championship.

Der Kampf um die internationale FIA GT-Meisterschaft wurde erst beim letzten Rennen entschieden, als sich der Brite Richard Westbrook im

911 GT3 RSR des Teams Prospeed Competition mit einem Sieg den GT2-Titel sicherte. Der Brite und sein Teamkollege, der französische Porsche Werksfahrer Emmanuel Collard, hatten die Saison geprägt und das Championship bis auf eine kurze Unterbrechung angeführt. Um ihre Titelchancen zu erhöhen, waren Westbrook und Collard beim Finale auf verschiedenen Porsche am Start. Während die Porsche Routiniers um den Titel fuhren, nutzten zwei ganz junge Rennfahrer ihre Chance, sich auf internationaler Bühne zu beweisen: Der erst 21-jährige Marco Holzer und der gleichaltrige Martin Ragginger stiegen als „Porsche Junioren“ in der Ausbildung vom Carrera Cup Deutschland in die FIA GT-Meisterschaft auf. Die Nachwuchs-Piloten verblüfften die Fachwelt auf dem ungewöhnlichen 911 GT3 RSR durch makellose Auftritte. Zuletzt beim Finale, als Holzer das Cockpit mit Westbrook teilte und Ragginger gemeinsam mit Collard auf Zeitenjagd ging.

Richard Lietz und Gianluca Roda starteten 2009 mit einem 911 GT3 RSR des Teams Autorlando Sport als amtierende Vizemeister in der Top-Klasse der International GT Open, in der Lietz bereits 2007 den Titel gewonnen hatte. Acht Rennwochenenden mit 16 Läufen in ganz Europa standen auf dem Kalender. Bei vier noch ausstehenden Rennen lagen der Österreicher und der Italiener im Herbst aussichtsreich auf Platz zwei der Fahrerwertung,

gefolgt von einem weiteren Autorlando Porsche mit den Portugiesen Pedro Couceiro und Manuel Giao sowie den Franzosen Patrick Pilet/Raymond Narac im GT3 RSR von IMSA Performance Matmut.

Auch in zahlreichen nationalen Meisterschaften rund um die Welt erwies sich die Kooperation von Porsche Motorsport mit professionellen Kundenteams als Erfolgsrezept. So zum Beispiel bei einer der härtesten Prüfungen für Fahrer und Rennwagen, der BF Goodrich Langstreckenmeisterschaft Nürburgring. Das Championat wird auf einer 24,4 Kilometer langen Kombination von Nordschleife und Grand Prix-Kurs gefahren, die Renndistanzen betragen zwischen 650 und knapp 1.000 Kilometern. Mit acht Gesamtsiegen bei neun Läufen und einem im Herbst noch ausstehenden Rennen demonstrierten Porsche Teams die Überlegenheit der in Weissach entwickelten GT-Rennwagen. Ein GT3 RSR des Manthey Racing Teams siegte fünf Mal. Das Mamerow Racing Team holte mit einem 911 GT3 Cup S drei Siege.

Werkspilot Sascha Maassen verstärkte in der italienischen GT-Meisterschaft das Team Autorlando Sport und seinen Stammfahrer Francisco Cruz-Martins. Die Zusammenarbeit war überaus erfolgreich; nach dem Finale in Monza konnte Autorlando Sport den Meistertitel für Cruz-Martins feiern. Auch in Spanien und Belgien gehörten Porsche Kunden zu den Siegern. In den USA gewann Porsche durch das Engagement von Kundenteams klar den Herstellertitel der SCCA Speed World Challenge GT. Bei ausgewählten Rennen war in der Japanischen Super GT-Serie ein 911 GT3 RS des Teams Hankook Porsche siegreich.

Breitensport und Talentförderung

Porsche verfügt mit den Markenpokalen über eine einzigartige Basis für den Kundensport: Die GT3 Cup Challenges finden im Rahmen des Clubsports für Amateur-Rennfahrer statt. Nationalen Meisterschaftsstatus genießen die Carrera Cups für professionelle

Teams. Der Porsche Mobil 1-Supercup wird als prestigeträchtiges GT-Championat exklusiv im Rahmen der FIA Formel 1-Weltmeisterschaft ausgetragen.

13 Markenpokale, in denen Kunden auf technisch identischen 911 GT3 Cup-Rennwagen starten, waren 2009 in 20 Ländern zu sehen. Porsche organisiert diese von der Auslieferung der rennfertigen 911 GT3 Cup über die Gestaltung der Wochenenden bis hin zum Fernseharrangement. Die Cups gastieren im Rahmen anderer Rennserien, die dem Premiumanspruch der Marke Porsche angemessen sind. Bereits im Spätsommer 2008 vereinbarte Porsche mit den Verantwortlichen der Formel 1, den Mobil 1-Supercup mindestens bis 2011 im Rahmen der Grands Prix auszutragen. Im Sommer 2009 fiel die Entscheidung, die Saison des Mobil 1-Supercups um zwei Rennen im Rahmen des Formel 1 Grand Prix von Abu Dhabi zu verlängern.

Erfolg auch bei den Carrera Cups: In Australien reagierte Porsche flexibel und legte den Carrera Cup Australia mit der dortigen GT3 Cup Challenge zusammen, wovon beide Meisterschaften profitierten. Die neue GT3 Cup Challenge Deutschland war vom Start weg ein voller Erfolg. In der Türkei und in Middle East schob Porsche Entwicklungen an, dank derer die Zahl dieser Breitensportrennserien im kommenden Jahr weiter wachsen wird.

Der Erfolg der Porsche Markenrennserien basiert nicht nur auf der Faszination des 911, auf ihrem klaren sportlichen Konzept oder der hervorragenden Eignung der Cups als Business-Plattform für die Kundenteams. Er erklärt sich auch durch den hohen sportlichen Wert dieser Rennserien. Es spricht für sich, dass sechs der zehn aktuellen Werksfahrer im Porsche Mobil 1-Supercup oder in einem Carrera Cup anfangen. Auch bei einem der härtesten 24-Stunden-Rennen der Welt, dem Nürburgring, haben neun von den zwölf Fahrern auf dem Siegerpodest ihre Karriere in einem der Porsche Cups begonnen.





Konzernabschluss 2008/09

Porsche Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom 1. August 2008 bis 31. Juli 2009

Mio. €	Anhang	2008/09	2007/08
Umsatzerlöse	[1]	57.081	7.467
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	[2]	-1.107	311
Gesamtleistung		55.974	7.778
Sonstige betriebliche Erträge	[3]	60.215	19.773
Materialaufwand	[4]	-33.781	-4.170
Personalaufwand	[5]	-9.038	-1.358
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	[14], [15], [17]	-6.169	-569
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[6]	-70.858	-13.744
Ergebnis vor Finanzergebnis		-3.657	7.710
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[7]	736	1.007
Finanzierungsaufwendungen	[8]	-2.054	-548
Übriges Finanzergebnis	[9]	570	400
Finanzergebnis		-748	859
Ergebnis vor Steuern		-4.405	8.569
Ertragsteuern	[10]	827	-2.177
Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten		-3.578	6.392
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen		15	0
Ergebnis nach Steuern		-3.563	6.392
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	[11]	-1.142	13
davon Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber	[12]	103	88
davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	[12]	-2.524	6.291
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert)	[12]	-14,45	35,94
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	[12]	-14,45	35,95
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	[12]	-14,45	35,94
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	[12]	-14,45	35,95
Ergebnis je Stammaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	[12]	0,03	0,00
Ergebnis je Vorzugsaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	[12]	0,03	0,00

Porsche Konzernbilanz zum 31. Juli 2009

Mio. €	Anhang	31.7.2009	31.7.2008	
Aktiva	Immaterielle Vermögenswerte	[14]	32.666	359
	Sachanlagen	[15]	32.136	1.668
	At Equity bewertete Anteile	[16]	8.153	8.130
	Übrige Finanzanlagen	[16]	680	64
	Vermietete Vermögenswerte	[17]	11.040	947
	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	[17]	391	0
	Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[20]	34.520	1.301
	Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[21]	3.495	732
	Ertragsteuerforderungen	[22]	848	57
	Wertpapiere	[23]	34	1.021
	Aktive Latente Steuern	[10]	1.643	95
	Langfristige Vermögenswerte		125.606	14.374
	Vorräte	[18]	16.265	757
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[19]	6.715	268 ¹
	Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[20]	27.632	472
	Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[21]	7.819	19.299
	Ertragsteuerforderungen	[22]	1.089	34
	Wertpapiere	[23]	3.403	3.383
	Flüssige Mittel	[24]	25.036	6.990
	Kurzfristige Vermögenswerte		87.959	31.203
		213.565	45.577	
Passiva	Gezeichnetes Kapital	[25]	175	175
	Kapitalrücklage	[25]	122	122
	Gewinnrücklagen	[25]	15.048	14.769 ¹
	Eigenkapital vor Anteilen anderer Gesellschafter	[25]	15.345	15.066
	Hybridkapital	[25]	1.173	1.780
	Anteile anderer Gesellschafter	[25]	31.961	0
	Eigenkapital		48.479	16.846
	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[26]	13.843	777
	Ertragsteuerrückstellungen	[27]	3.778	0
	Sonstige Rückstellungen	[27]	9.698	650
	Passive Latente Steuern	[10]	6.836	1.015
	Finanzschulden	[29]	49.904	3.489
	Sonstige Verbindlichkeiten	[30]	3.074	47
	Langfristige Schulden		87.133	5.978
	Ertragsteuerrückstellungen	[27]	2.280	2.008
	Sonstige Rückstellungen	[27]	9.743	1.190
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[28]	11.225	586 ¹
Finanzschulden	[29]	43.717	12.897	
Ertragsteuerverbindlichkeiten	[30]	127	22 ¹	
Sonstige Verbindlichkeiten	[30]	10.861	6.050 ¹	
Kurzfristige Schulden		77.953	22.753	
		213.565	45.577	

¹ angepasst (für weitere Erläuterungen wird auf die jeweiligen Anhangsangaben verwiesen)

Porsche Konzern-Kapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. August 2008 bis 31. Juli 2009

Mio. €	2008/09	2007/08
1. laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	-3.563	6.392
Abschreibungen	6.169	569
Veränderungen der Pensionsrückstellungen	125	60
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	-277	64 ¹
Tatsächlicher Ertragsteueraufwand	1.188	1.943 ¹
Veränderung der Latenten Steuern	-2.017	237 ¹
Gezahlte Ertragsteuern	-2.212	-834 ¹
Erhaltene Ertragsteuern	392	8 ¹
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen, Vermieteten Vermögenswerten und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	-26	-78
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Aktienoptionen	-7.821	-3.924 ¹
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge aus der Marktbewertung von Aktienoptionen	10.283	-2.910 ¹
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.012	-936 ¹
Erhaltene Dividenden aus at Equity bewerteten Anteilen	317	160
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	3.736	-1.585 ¹
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (ohne Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen)	1.585	126 ^{1,2}
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	6.867	-708¹
2. Investitionsbereich		
Einzahlungen aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen, Vermieteten Vermögenswerten und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	1.871	417
Einzahlungen aus dem Verkauf von Tochterunternehmen abzüglich abgegangener Finanzmittelbestände	1.343	11
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-4.635	-784
Auszahlungen für Investitionen in Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-3.134	-574
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen	-1	-22
Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen abzüglich erworbener Finanzmittelbestände	-6.360	90
Veränderung von Aktienoptionen	11.098 ²	-3.824 ^{1,2}
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-257	-122
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit vor Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen	-75	-4.808¹
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen	5.827	-2.076
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit	5.752	-6.884¹

¹ angepasst (für weitere Erläuterungen wird auf Anhangsangabe [13] verwiesen)

² enthält die Veränderung von Flüssigen Mitteln, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen

³ Hierin sind Flüssige Mittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, in Höhe von 1.750 Mio. € (Vorjahr: 2.567 Mio. €) enthalten.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangsangabe [13] erläutert.

Mio. €		2008/09	2007/08
3. Finanzierungsbereich	Auszahlungen an Aktionäre	-472	-384
	Auszahlungen an außenstehende Gesellschafter	-617	-1
	Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen	-5.741	0
	Auszahlungen an Hybridkapitalgeber	-103	-79
	Auszahlung / Einzahlung aus der Tilgung / Aufnahme von Krediten	-133	9.952
	Kapitaleinzahlungen	1	959
	Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	12.273	0
	Einzahlungen aus Sonstigen Finanzverbindlichkeiten	17	99
	Auszahlungen aus Sonstigen Finanzverbindlichkeiten	-2	0
	Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-392	0
	Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit	4.831	10.546¹
4. Finanzmittelbestand	Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	17.450	2.954 ¹
	Wechselkursbedingte Wertänderung des Finanzmittelbestandes	152	-11
	Finanzmittelbestand am 31.7.2008 bzw. 31.7.2007	4.423	1.480 ¹
	Finanzmittelbestand am 31.7.2009 bzw. 31.7.2008	22.025	4.423¹
Darstellung Bruttoliquidität	Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	25.036	6.990
	Wertpapiere und Darlehen	3.437	4.404
	Brutto-Liquidität ³	28.473	11.394

Porsche Konzern-Eigenkapitalspiegel für die Zeit vom 1. August 2008 bis 31. Juli 2009

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Angesammelte Gewinne Neubewertungs- rücklage	Gewinnrücklagen	
				Kumuliertes übriges Eigenkapital Marktbewertung Wertpapiere	Cashflow Hedges
Stand am 31.7.2007	45	122	8.268 ³	42 ³	129 ³
Effekte aus Währungsumrechnung					
Finanzinstrumente gemäß IAS 39				-51	585
At Equity bewertete Anteile					
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen				3	-175
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge	0	0	0	-48	410
Ergebnis nach Steuern			6.291		
Gesamtergebnis der Periode	0	0	6.291	-48	410
Kapitalerhöhung aus Gesellschaftsmitteln	130		-130		
Aufnahme Hybridkapital					
Kapitalbeschaffungskosten Hybridkapital					
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber					
Dividendenzahlung ¹			-384		
Übrige Veränderungen			4		
Stand am 31.7.2008	175	122	14.049³	-6³	539³
Effekte aus Währungsumrechnung					
Finanzinstrumente gemäß IAS 39				24	-414
At Equity bewertete Anteile					
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen				-1	118
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge	0	0	0	23	-296
Ergebnis nach Steuern			-2.524		
Gesamtergebnis der Periode	0	0	-2.524	23	-296
Rückkauf Hybridkapital			95		
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber					
Dividendenzahlung ²			-472		
Effekte aus Erstkonsolidierungen			3.508		
Übrige Veränderungen			-15		
Stand am 31.7.2009	175	122	14.641	17	243

¹ Ausschüttung einer Dividende (unter Berücksichtigung des Aktiensplits) von 0,694 € + 1,50 € je Stammaktie; insgesamt 191.975.000 €

Ausschüttung einer Dividende (unter Berücksichtigung des Aktiensplits) von 0,70 € + 1,50 € je Vorzugsaktie; insgesamt 192.500.000 €

² Ausschüttung einer Dividende von 0,694 € + 2,00 € je Stammaktie; insgesamt 235.725.000 €

Ausschüttung einer Dividende von 0,70 € + 2,00 € je Vorzugsaktie; insgesamt 236.250.000 €

³ angepasst (für weitere Erläuterungen wird auf Anhangsangabe [25] verwiesen)

Währungs- umrechnung	At Equity bewertete Anteile	Eigenkapital vor Anteilen anderer Gesellschafter	Hybridkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern- eigenkapital
51 ³	14 ³	8.671	810	0	9.481
-80 ³	-6 ³	-86			-86
	284 ³	818			818
	3 ³	3			3
	-79	-251	11		-240
-80	202	484	11	0	495
		6.291	87	13	6.391
-80	202	6.775	98	13	6.886
			1.000		1.000
			-41		-41
			-87		-87
		-384			-384
		4		-13	-9
-29³	216³	15.066	1.780	0	16.846
171	34	205		345	550
	-443	-833		334	-499
	43	43			43
	154	271	13	-81	203
171	-212	-314	13	598	297
		-2.524	103	-1.142	-3.563
171	-212	-2.838	116	-544	-3.266
		95	-620		-525
			-103		-103
		-472		-617	-1.089
		3.508		33.472	36.980
1		-14		-350	-364
143	4	15.345	1.173	31.961	48.479

Porsche Konzernanhang zum 31. Juli 2009

■ Grundlagen und Methoden

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

Der Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Juli 2009 wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Es werden die am Abschlussstichtag anzuwendenden Standards des International Accounting Standards Board (IASB), London, sowie die für das Geschäftsjahr gültigen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) berücksichtigt. Die Anforderungen der angewandten Standards und Interpretationen wurden vollständig erfüllt. Der Abschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows des Porsche-Konzerns.

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

Das Geschäftsjahr des Porsche-Konzerns (Porsche SE und ihre Tochtergesellschaften) umfasst den Zeitraum vom 1. August eines Jahres bis zum 31. Juli des Folgejahres. Die Konzernwährung lautet auf Euro. Die Angaben im Anhang erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. €). Die Darstellung der Zusammensetzung einzelner Posten des Abschlusses wurde vereinzelt geändert. Die Angaben zum Vorjahresvergleichszeitraum wurden entsprechend angepasst. Die Anpassungen wurden als solche gekennzeichnet und erläutert. Zur Erhöhung der Vergleichbarkeit mit vorangegangenen Berichtsperioden haben wir die Erläuterungen zu den Vermögenswerten und Schulden sowie zur Gewinn- und Verlustrechnung des Porsche-Konzerns um die Beträge ergänzt, die sich ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen (Volkswagen AG, Wolfsburg, und ihre Tochtergesellschaften) ergeben hätten („Porsche ohne VW“). Die als Vergleich angegebenen Beträge stellen Werte nach Konsolidierungsmaßnahmen dar.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Porsche SE wurden durch Beschluss vom 19. Oktober 2009 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben.

Der Vorstand der Porsche SE geht davon aus, dass der Abschluss der Grundlagenvereinbarung („GLV“), die zu ihrer Wirksamkeit unter anderem noch der notariellen Beurkundung bedarf, insbesondere mit der Volkswagen AG und den Stammaktionären der Porsche SE, und die Umsetzung der einzelnen Schritte zur Zusammenführung der Unternehmen Porsche SE und Volkswagen AG als notwendige Voraussetzung einer deutlich verbesserten Liquiditätssituation zeitnah erfolgen. Auch der erfolgreiche Abschluss der laufenden Gespräche mit den kreditgebenden Banken setzt das Zustandekommen der GLV voraus. Sollten die Schritte zur Zusammenführung der beiden Unternehmen und damit auch die Entschuldung der Porsche SE nicht wie geplant erfolgen, könnte sich bis Ende des Jahres 2009 erneut eine kritische Liquiditätssituation bei der Porsche SE ergeben,

die den Fortbestand des Unternehmens und des Konzerns gefährden könnte. Der Vorstand der Porsche SE ist jedoch aufgrund des derzeitigen Stands der Verhandlungen davon überzeugt, dass sich dieses Risiko nicht verwirklichen wird.

■ Konsolidierungskreis

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

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Porsche SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet.

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

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

Die Anzahl der in den Porsche-Konzern einbezogenen Gesellschaften ergibt sich aus folgender Tabelle:

	2008/2009	2007/2008
Porsche SE und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	84	24
Ausland	353	62
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	57	0
Ausland	82	0
Assoziierte Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	22	1
Ausland	46	0
	644	87

Der zum 31. Juli 2009 aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht sowie die vollständige Anteilsbesitzliste sind über das elektronische Unternehmensregister abrufbar unter www.unternehmensregister.de.

Unter Bezugnahme auf § 264b HGB wird auf die Offenlegung der Jahresabschlüsse der folgenden inländischen Tochtergesellschaften verzichtet: Karosseriewerk Porsche GmbH & Co. KG, Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG und ING Leasing GmbH & Co. Fox OHG. Bei Vorliegen der Voraussetzungen für eine wirksame Inanspruchnahme der Befreiung nach § 264 Abs. 3 HGB wird auf die Offenlegung der Jahresabschlüsse der folgenden inländischen Tochtergesellschaften verzichtet: Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“), Porsche Nordamerika Holding GmbH, Porsche Engineering Services GmbH, Porsche Consulting GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, PIKS Porsche-Information-Kommunikation-Services GmbH, Porsche Deutschland GmbH, Porsche Leipzig GmbH, Porsche Engineering Group GmbH, Porsche Dienstleistungs GmbH, Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH und Porsche Logistik GmbH.

Der Porsche-Konzern hat die Beteiligung an der Volkswagen AG, Wolfsburg, dem größten Fahrzeugproduzenten Europas, im Zeitraum zwischen dem 16. September 2008 und dem 5. Januar 2009 in mehreren Tranchen um weitere 20,21 % aufgestockt. Damit hat die Porsche SE mit einem Stimmrechtsanteil von nunmehr 50,76 % die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG erlangt („control“ i. S. d. IAS 27). Seit dem 5. Januar 2009 wird die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften als Teilkonzern im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Volkswagen-Konzern ist in der Automobil- und Nutzfahrzeugproduktion sowie den dazugehörigen Finanzdienstleistungen tätig und verfügt weltweit über eine Vielzahl von Produktionsstätten.

Für Tochterunternehmen mit einem von dem des Mutterunternehmens abweichenden Stichtag sieht IAS 27.26 f. (rev. 2004) deren Einbeziehung in den Konzernabschluss ohne Erstellung eines Zwischenabschlusses für den Fall vor, dass die Erstellung eines separaten Zwischenabschlusses auf den Stichtag des Mutterunternehmens für das Tochterunternehmen praktisch nicht durchführbar ist. In Anwendung dieser Vorschrift erfolgt die Einbeziehung des Volkswagen-Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Juli 2009 auf Basis der Werte für den Zeitraum vom 5. Januar 2009 bis zum 30. Juni 2009. Aufgrund eigener umfangreicher Abschlussarbeiten im Volkswagen-Konzern für die Erstellung des Halbjahresfinanzberichts 2009 war die für eine externe Berichterstattung erforderliche Qualität der Datenbasis für den Monat Juli 2009 nicht rechtzeitig verfügbar. Konsolidierungsrelevante Sachverhalte wurden bis zum 31. Juli 2009 berücksichtigt. Bedeutsame Geschäftsvorfälle und Ereignisse zwischen dem 30. Juni 2009 und dem 31. Juli 2009, die zu einer weiteren Anpassung der Bilanzwerte des Volkswagen-Konzerns und zu einer Fortentwicklung der Gewinn- und Verlustrechnung geführt hätten, lagen nicht vor.

Die Anschaffungskosten des Erwerbs belaufen sich insgesamt, einschließlich sämtlicher dem Erwerb direkt zurechenbarer Kosten, auf 23,0 Mrd. €. Sie wurden in Höhe von 21,6 Mrd. € in Zahlungsmitteln, der Rest unter Einsatz von Aktientermingeschäften beglichen. Die im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente betragen 9,5 Mrd. €.

Die Ermittlung der Zeitwerte für die übernommenen Vermögenswerte und Schulden im Rahmen der Kaufpreisallokation bedarf aufgrund der Größe und der Komplexität des Volkswagen-Konzerns einer eingehenden Untersuchung und ist noch nicht vollständig abgeschlossen. Aus diesem Grund wurde der Volkswagen-Konzern auf der Basis von vorläufigen Werten in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Die Bilanzierung und Bewertung der in den Konzernabschluss einbezogenen Vermögenswerte und Schulden ist somit als vorläufig zu betrachten. Die Werte werden, falls erforderlich, nach Abschluss der Kaufpreisallokation angepasst. Folglich wurde auch der Geschäfts- oder Firmenwert auf vorläufiger Basis ermittelt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die vorläufigen Werte der in den Konzernabschluss einbezogenen Vermögenswerte und Schulden.

Mio. €	IFRS-Buchwert im Erwerbszeitpunkt	Kaufpreisallokation (vorläufig)	Im Konzernabschluss erfasste Werte (vorläufig)
Immaterielle Vermögenswerte ¹	12.291	12.539	24.830
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	33.010	6.924	39.934
Langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	31.855	341	32.196
At Equity Beteiligungen	6.373	1.888	8.261
Sonstige langfristige Vermögenswerte	8.227	249	8.476
Vorräte	17.816	536	18.352
Kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27.035	169	27.204
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	31.312	999	32.311
Summe Vermögenswerte	167.919	23.645	191.564
Langfristige Finanzschulden	33.257	61	33.318
Pensionsrückstellungen und Sonstige langfristige Schulden	32.472	6.035	38.507
Kurzfristige Finanzschulden	36.123	31	36.154
Sonstige kurzfristige Schulden	28.679	66	28.745
Summe Schulden	130.531	6.193	136.724

¹ Darstellung einschließlich Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2.771 Mio. €, der im Volkswagen Konzernabschluss erfasst und im Rahmen der Kapitalkonsolidierung eliminiert wurde; ohne vorläufig ermittelten Geschäfts- oder Firmenwert auf Ebene der Porsche SE

Aufgegebene Geschäftsbereiche sind zum Erwerbszeitpunkt in den sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten mit einem Buchwert von 1.007 Mio. € und in den kurzfristigen Schulden mit einem Buchwert von 766 Mio. € berücksichtigt. Die Effekte aus der Kaufpreisallokation in den sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten und Schulden betreffen vollumfänglich die aufgegebenen Geschäftsbereiche.

Der vorläufig ermittelte Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 10,4 Mrd. € enthält nicht separierbare immaterielle Vermögenswerte wie beispielsweise das Know-How von Mitarbeitern sowie Synergieeffekte. Von diesem vorläufig ermittelten Geschäfts- oder Firmenwert wurde dem Teilkonzern Volkswagen ein Betrag in Höhe von 9,9 Mrd. € zugeordnet.

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften haben seit dem Zeitpunkt der erstmaligen Vollkonsolidierung mit -1.703 Mio. € zum Konzernergebnis beigetragen. Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2008/09
Ergebnis des Volkswagen-Teilkonzerns	494
Fortentwicklung stiller Reserven und Lasten, die im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckt wurden	-2.320
Korrektur Ergebniswirkung von Aufwendungen und Erträgen, die vor dem Erstkonsolidierungszeitpunkt im Eigenkapital erfasst waren	-755
Sonstiges	-8
Korrektur tatsächlicher und latenter Steuern	886
Beitrag Teilkonzern Volkswagen zum Konzernergebnis	-1.703

Wäre der Volkswagen-Konzern bereits zum 1. August 2008 in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen worden, würde sich der Konzernumsatz auf 113,8 Mrd. € und das Konzernergebnis nach Steuern – ohne Berücksichtigung von Effekten aus der Kaufpreisallokation vor dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung – auf rd. -1,8 Mrd. € belaufen. Eine zuverlässige Bestimmung der Effekte aus der Kaufpreisallokation vor dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung war nicht möglich.

Der Porsche-Konzern hat im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses mit Volkswagen die Beteiligung an der Volkswagen Caminhões e Ônibus Indústria e Comércio de Veículos Comerciais Ltda. Resende, Brasilien, mit Weiterveräußerungsabsicht erworben. Die Übertragung der Anteile wurde im März 2009 abgeschlossen. Der Veräußerungserlös betrug 1.352 Mio. € und wurde vollständig in Zahlungsmitteln erbracht. Die veräußerten Vermögenswerte enthielten Zahlungsmittelbestände in Höhe von 11 Mio. €. Die Erträge aus laufender Geschäftstätigkeit zwischen dem Erstkonsolidierungszeitpunkt des Volkswagen-Konzerns und dem Zeitpunkt des Abgangs betragen 259 Mio. €, die Aufwendungen (inklusive Steuern in Höhe von 7 Mio. €) 244 Mio. €. In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind diese Erträge und Aufwendungen als Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen ausgewiesen. Im Porsche-Konzern ergab sich kein Veräußerungsgewinn oder -verlust, da die Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft bereits im Rahmen der Kaufpreisallokation für den Volkswagen-Konzern zum Erwerbszeitpunkt mit ihren beizulegenden Zeitwerten erfasst wurden. Die Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden, die aufgrund der Veräußerung der Beteiligung abgegeben wurden, stellen sich gegliedert nach Hauptgruppen wie folgt dar:

Mio. €	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte	1.375
Kurzfristige Vermögenswerte	795
Rückstellungen	241
Finanzschulden	185
Sonstige Verbindlichkeiten	256

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Die Volkswagen AG, Wolfsburg, wurde bis zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen. Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Juli 2008 betrug 17.501 Mio. €.

Der Porsche-Konzern hat darüber hinaus seit dem Unternehmenszusammenschluss mit der Volkswagen AG maßgeblichen Einfluss auf die MAN AG, München. Zum Bilanzstichtag entspricht der Anteilsbesitz 29,9% der Stimmrechte und 28,7% des gezeichneten Kapitals an der MAN AG. Die MAN AG wird auf Basis der Werte für den Zeitraum vom 5. Januar 2009 bis zum 30. Juni 2009 berücksichtigt. Am 30. Juni 2009 betrug der Börsenwert dieser Anteile 1.838 Mio. €.

Aufgrund der Anteilsquote sind dem Porsche-Konzern folgende Werte an der MAN AG und der Volkswagen AG zuzurechnen (die Volkswagen AG wurde im Geschäftsjahr 2008/2009 vom 1. Juli 2008 bis zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung in den Umsatzerlösen und im Gewinn berücksichtigt; die Vorjahresangaben beziehen sich auf den Zeitraum zwischen dem 1. Juli 2007 und dem 30. Juni 2008):

Mio. €	2008/09	2007/08
Langfristige Vermögenswerte	2.083	17.534
Kurzfristige Vermögenswerte	2.596	17.252
Langfristige Schulden	1.302	13.594
Kurzfristige Schulden	1.855	13.241
Umsatzerlöse	19.025	24.833
Gewinn	458	1.007
Anteil an nicht fortgeführten Aktivitäten	36	0

Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen

Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen des Porsche-Konzerns stellen seit der Vollkonsolidierung des Volkswagen-Konzerns die Beteiligungen an der Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China („SVW“), an der FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd., Changchun, China („FAW“) und der Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, als Holding der LeasePlan N.V., Amsterdam, Niederlande, („LeasePlan“) dar. Die Gemeinschaftsunternehmen werden auf Basis der Werte für den Zeitraum vom 5. Januar bis zum 30. Juni 2009 berücksichtigt.

Durch die Beteiligung an SVW und FAW wird der chinesische Markt mit Produkten des Volkswagen-Teilkonzerns bedient.

Durch die Beteiligung an LeasePlan sichert sich der Konzern Einfluss auf Europas Marktführer im Flotten- und Fahrzeugmanagement.

Aufgrund der Anteilsquote sind dem Porsche-Konzern folgende Werte an Gemeinschaftsunternehmen zuzurechnen:

Mio. €	2008/09
Langfristige Vermögenswerte	8.384
Kurzfristige Vermögenswerte	7.587
Langfristige Schulden	5.932
Kurzfristige Schulden	6.920
Erträge	5.101
Aufwendungen	4.804

■ Konsolidierungsgrundsätze

Die Abschlüsse der Tochterunternehmen werden (mit Ausnahme der Gesellschaften des Volkswagen-Teilkonzerns) auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag der Porsche SE entspricht, aufgestellt.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 (revised 2004) („Business Combinations“) nach der Erwerbsmethode.

Die erworbenen Vermögenswerte und Schulden werden dabei zum Erwerbszeitpunkt mit ihren beizulegenden Zeitwerten bewertet. Anschließend werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital des Tochterunternehmens verrechnet.

Im Falle eines sukzessiven Unternehmenserwerbs wird jeder Anteilserwerb separat bilanziert, das heißt, bei jeder Transaktion werden die Anschaffungskosten des Anteilserwerbs dem jeweiligen zum Erwerbszeitpunkt ermittelten anteiligen neubewerteten Eigenkapital gegenübergestellt. Ein verbleibender positiver Unterschiedsbetrag aus der Aufrechnung des Kaufpreises mit den identifizierten Vermögenswerten und Schulden zum Erwerbszeitpunkt wird unter den Immateriellen Vermögenswerten als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen. Wurden im Rahmen eines sukzessiven Unternehmenserwerbs bereits vor Erstkonsolidierung Anteile an Tochterunternehmen gehalten, werden gem. IFRS 3 (rev. 2004) die auf diese Anteile entfallenden Änderungen von Stillen Reserven und Stillen Lasten zwischen dem Zeitpunkt des jeweiligen Anteilserwerbs und der Erstkonsolidierung in den Gewinnrücklagen erfasst.

Sofern die Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses die identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden unterschreiten, erfolgt nach erneuter Beurteilung der identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden sowie der Anschaffungskosten eine sofortige ergebniswirksame Erfassung im Jahr des Erwerbs der Beteiligung.

Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile oder bei der Veräußerung von Anteilen nach Erstkonsolidierung ohne Verlust der Beherrschung an einem bereits voll konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Beim Verkauf eines Tochterunternehmens wird die Differenz zwischen der erhaltenen Gegenleistung und dem abgehenden Nettovermögen zum Zeitpunkt des Verlusts der Beherrschung (einschließlich eines noch nicht amortisierten Geschäfts- oder Firmenwerts) zuzüglich der kumulierten Fremdwährungsdifferenzen erfolgswirksam erfasst.

Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen konsolidierten Unternehmen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus konzerninternen Verkäufen von Vermögenswerten, die noch nicht an Dritte weiterveräußert sind, werden eliminiert. Für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen werden Latente Steuern angesetzt. Darüber hinaus werden Bürgschaften und Garantien, die die Porsche SE oder eine ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften zu Gunsten anderer konsolidierter Tochtergesellschaften übernimmt beziehungsweise übernehmen, eliminiert.

Die im Wege der Equity-Methode einbezogenen Beteiligungen werden zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung mit den Anschaffungskosten angesetzt. Auf die Bewertung nach der Equity-Methode finden die Regelungen zur Vollkonsolidierung grundsätzlich entsprechende Anwendung. Ein sich ergebender Geschäfts- oder Firmenwert ist Bestandteil des Beteiligungsbuchwerts und wird nicht separat ausgewiesen. In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche-Konzern entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens fortgeschrieben. Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern Hinweise auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegen. Mindestens einmal jährlich erfolgt eine Überprüfung, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Grund für eine vorgenommene Wertminderung nicht mehr besteht oder sich der Betrag der vorgenommenen Wertminderung vermindert hat. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag neu ermittelt und eine zuvor vorgenommene Wertminderung, die nicht mehr begründet ist, entsprechend rückgängig gemacht.

■ Währungsumrechnung

In den Jahresabschlüssen der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden Fremdwährungsposten bei ihrem Zugang mit dem Anschaffungskurs bewertet. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskurses in die funktionale Währung umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet wurden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig war. Kursgewinne und -verluste zum Bilanzstichtag werden ergebniswirksam erfasst.

Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anpassungen von Vermögenswerten und Schulden aus Unternehmenszusammenschlüssen an ihre beizulegenden Zeitwerte werden in den funktionalen Währungen der Tochterunternehmen geführt.

Die in Fremdwährung aufgestellten Abschlüsse der in den Konzern einbezogenen Tochterunternehmen werden gemäß IAS 21 in Euro umgerechnet. Die funktionale Währung der einbezogenen Gesellschaften entspricht dabei der Währung des primären Wirtschaftsumfelds, in dem das Unternehmen tätig ist.

Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs. Aus der Umrechnung von Abschlüssen resultierende Umrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral als gesonderter Posten im Eigenkapital erfasst.

Im Volkswagen-Teilkonzern werden aufgrund des Zeitversatzes Stichtagskurse zum 30. Juni und Durchschnittskurse für den Zeitraum zwischen dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung und dem 30. Juni 2009 verwendet. Die für die Umrechnung verwendeten Fremdwährungskurse sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	1€=	Bilanz Stichtagskurs VW-Teilkonzern			Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs VW-Teilkonzern		
		31.7.2009	30.6.2009	31.7.2008	2008/09	5.1.-30.6.	2007/08
Argentinien	ARS	5,4134	5,3547	n/a ¹	4,7307	5,2763	n/a ¹
Australien	AUD	1,7057	1,7359	1,6562	1,8623	1,7463	1,6450
Brasilien	BRL	2,6482	2,7469	n/a ¹	2,8694	2,7391	n/a ¹
China	CNY	9,6568	9,6545	10,7217	9,2819	9,5786	10,7253
Großbritannien	GBP	0,8554	0,8521	0,7886	0,8615	0,8567	0,7446
Hongkong	HKD	10,9589	10,9540	12,2412	10,5380	10,8638	11,6000
Indien	INR	67,9500	67,5180	n/a ¹	66,3285	66,9191	n/a ¹
Japan	JPY	135,4500	135,5100	168,8800	132,8275	135,3918	161,8668
Kanada	CAD	1,5238	1,6275	1,6090	1,5908	1,5761	1,4986
Mexiko	MXN	18,6678	18,5537	n/a ¹	17,6513	18,6813	n/a ¹
Polen	PLN	4,1590	4,4520	n/a ¹	4,0957	4,5084	n/a ¹
Republik Korea	KRW	1.728,7100	1.802,4300	n/a ¹	1.765,1992	1.768,7968	n/a ¹
Russland	RUB	44,5400	43,8810	36,6501	40,7650	43,5553	36,1415
Schweden	SEK	10,3358	10,8125	9,4634	10,4848	10,8713	n/a ¹
Schweiz	CHF	1,5320	1,5265	1,6338	1,5283	1,5148	1,6266
Südafrika	ZAR	11,0368	10,8853	11,5383	12,2787	11,2718	n/a ¹
Tschechische Republik	CZK	25,5730	25,8820	23,9971	26,1425	26,5446	25,8436
USA	USD	1,4139	1,4134	1,5684	1,3580	1,4017	1,4886

¹ zum 31. Juli 2008 für den Porsche-Konzern nicht relevant

■ Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der Porsche SE und der im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen inländischen und ausländischen Tochterunternehmen werden einheitlich nach den im Porsche-Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Die Vergleichsinformationen für das Geschäftsjahr 2007/08 basieren grundsätzlich auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für das Geschäftsjahr 2008/09 angewendet werden. Sofern Änderungen vorgenommen wurden, werden die Auswirkungen in den entsprechenden Anhangsangaben erläutert.

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise Derivative Finanzinstrumente und zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die angewandten Bewertungsgrundlagen werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

■ Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte, die entgeltlich erworben wurden, werden gemäß IAS 38 mit ihren Anschaffungskosten aktiviert. Die Anschaffungskosten von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Immateriellen Vermögenswerten entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt.

Entgeltlich erworbene Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt zwischen drei und fünf Jahren. Nutzungsdauern, Restwerte und die Abschreibungsmethoden werden mindestens am Ende des Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst. Werden Anpassungen vorgenommen, werden diese als Schätzungsänderungen behandelt.

Geschäfts- oder Firmenwerte und Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben. Mindestens einmal jährlich wird für jeden einzelnen Vermögenswert oder auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten ein Wertminderungstest durchgeführt. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden einmal jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbestimmten Nutzungsdauer weiterhin gerechtfertigt ist. Ist dies nicht mehr der Fall, wird die Änderung der Einschätzung von unbestimmter zu begrenzter Nutzungsdauer prospektiv vorgenommen.

Entwicklungskosten für Produkte werden aktiviert, sofern eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt sind. Die aktivierten Entwicklungskosten schließen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Produktionsgemeinkosten ein, die ab dem Zeitpunkt anfallen, an dem sämtliche Kriterien zur Aktivierung erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen ab Produktionsstart planmäßig linear über den erwarteten Produktlebenszyklus abgeschrieben. Dieser beträgt in der Regel zwischen fünf und zehn Jahren. Forschungs- und nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten werden bei Entstehung als Aufwand erfasst.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer sowie außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund von Wertminderungen. Bei Sachanlagen, die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen erworben wurden, entsprechen die Anschaffungskosten dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt. Die selbst erstellten Sachanlagen sind zu Herstellungskosten aktiviert. Sie enthalten neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige produktionsbezogenen Gemeinkosten. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Kosten für Reparaturen und Instandhaltung werden als laufender Aufwand erfasst.

Die planmäßigen Abschreibungen, im Wesentlichen lineare Abschreibungen, werden entsprechend dem erwarteten Verlauf des Verbrauchs des künftigen wirtschaftlichen Nutzens vorgenommen. Für im Schichtbetrieb eingesetzte Anlagen werden erhöhte Abschreibungssätze verwendet.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	In Jahren
Gebäude	25 bis 50
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 15

Restwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst.

Leasingverhältnisse

Die Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet, wird auf Basis des wirtschaftlichen Gehalts der Vereinbarung zum Zeitpunkt ihres Abschlusses getroffen und erfordert eine Einschätzung, ob die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarung von der Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts oder bestimmter Vermögenswerte abhängig ist und ob die Vereinbarung ein Recht auf die Nutzung des Vermögenswerts einräumt. Eine erneute Beurteilung ist nach dem Beginn des Leasingverhältnisses nur unter den Voraussetzungen des IFRIC 4 vorzunehmen.

Operating Leasing

Leasingverhältnisse, bei denen nicht im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundene Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden, werden als Operating Leasing klassifiziert.

Im Anlagevermögen sind vermietete Vermögenswerte aus Leasingverträgen („Operating Leasing“) ausgewiesen, in denen der Porsche-Konzern Leasinggeber ist. Bei den Operating Leasingverträgen handelt es sich insbesondere um Fahrzeugleasingverträge konzerneigener Leasinggesellschaften. Die Leasingfahrzeuge werden zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf den erwarteten Restwert oder den niedrigeren Marktwert abgeschrieben.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, das heißt, wenn nicht alle wesentlichen Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Eigentum übergegangen sind, werden die Leasingraten beziehungsweise die Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Finanzierungsleasing

Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken übertragen werden, werden als Finanzierungsleasing klassifiziert.

Bei der Nutzung von Sachanlagen von Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Finanzierungsleasing werden die jeweiligen Sachanlagen und aus dem Leasingverhältnis resultierende Verbindlichkeiten zum Marktwert beziehungsweise zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen erfasst. Die Sachanlagen werden linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasinggeber im Rahmen von Finanzierungsleasing auftreten, werden Forderungen bei der erstmaligen Erfassung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aktiviert.

Finanzierungskosten

Finanzierungskosten, die dem Bau, Erwerb oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten des qualifizierten Vermögenswerts aktiviert. Im Geschäftsjahr 2008/2009 wurden erstmalig Fremdkapitalkosten in Höhe von 0,6 Mio. € aktiviert. Hierfür wurde ein Fremdkapitalkostensatz von 4,4 % unterstellt.

Werthaltigkeitstest

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht nutzungsbereiten Entwicklungskosten sowie bei Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen und at Equity bilanzierten Beteiligungen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt.

Eine Wertminderung wird ergebniswirksam im Posten Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien erfasst, soweit der erzielbare Betrag des Vermögenswerts dessen Buchwert unterschreitet. Der erzielbare Betrag wird für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln ermittelt. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Sofern die Ermittlung des erzielbaren Betrags für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich ist, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten, die eine zahlungsmittelgenerierende Einheit darstellt. Zur Bestimmung der Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte werden grundsätzlich die Segmente des Porsche-Konzerns als zahlungsmittelgenerierende Einheit herangezogen. Der Werthaltigkeitstest der erfassten Markenwerte basiert auf Daten der entsprechenden Markenorganisationen. Für die sonstigen Immateriellen Vermögenswerte sowie für die Sachanlagen werden als zahlungsmittelgenerierende Einheiten die Produkt- beziehungsweise Baureihen zugrunde gelegt.

Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten entspricht dem aus einem Verkauf eines Vermögenswerts zwischen unabhängigen, vertragswilligen Parteien erzielbaren Betrag nach Abzug etwaiger Veräußerungskosten. Veräußerungskosten sind zusätzlich entstehende Kosten, die aus dem Verkauf eines Vermögenswerts beziehungsweise einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit resultieren. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung und dem Abgang eines Vermögenswerts mit Hilfe des Discounted-Cashflow- oder des Ertragswertverfahrens ermittelt.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts, der dem Teilkonzern Volkswagen zugeordnet wurde, wird der Nutzungswert herangezogen. Basis für dessen Ermittlung ist die vom Management erstellte aktuelle Planung einschließlich darin enthaltenen Annahmen bezüglich des Wachstums und der durchschnittlichen EBIT-Marge. Die Betrachtung erstreckt sich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Sie berücksichtigt die aktuelle Unsicherheit in Bezug auf die Auswirkungen der Finanzmarktkrise auf den Automobilsektor sowie eine Erholung im Verlauf des Planungszeitraums. Für die ewige Rente werden die Cashflows unter Berücksichtigung der erwarteten Wachstumsraten und Rentabilitäten extrapoliert. Die Berechnung basiert auf einem Abzinsungssatz in Höhe von 7,6% sowie einer Wachstumsrate in Höhe von 1,0%. Die Wachstumsrate basiert auf Branchengegebenheiten und berücksichtigt die spezifische Preis- und Kostensituation. Der Abzinsungssatz wurde anhand der gewichteten Kapitalkosten einer Vergleichsgruppe börsennotierter Automobilunternehmen mit einer ähnlichen Risikostruktur ermittelt. Auch eine Berechnung ohne unterstelltes Wachstum in der ewigen Rente oder ein Absinken der EBIT-Marge um 15% unter den der Berechnung in der ewigen Rente zugrunde liegenden Wert würde die Werthaltigkeit des Geschäfts- oder Firmenwerts nicht in Frage stellen.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit des auf den Teilkonzern Porsche entfallenden Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgt hingegen auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten. Der Berechnung liegt ein in der GLV genannter Gesamtunternehmenswert der Porsche AG von 12,4 Mrd. € zugrunde. Dieser Wert dient als bester Indikator für den beizulegenden Zeitwert.

Der Werthaltigkeitstest für die in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen Markenwerte erfolgt ebenfalls unter Verwendung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten. Die Berechnungen werden auf Basis des Lizenzpreisanalogieverfahrens (Brand-Equity-Ansatz) mit einem Planungshorizont von fünf Jahren und einer angenommenen Wachstumsrate von 0,75 % durchgeführt. Diese Wachstumsrate basiert ebenfalls auf Branchengegebenheiten und berücksichtigt die spezifischen Preis- und Kostensituationen. Die Sensitivitätsanalyse hat ergeben, dass auch ohne unterstelltes Wachstum in der ewigen Rente die Werthaltigkeit der Markenwerte gegeben wäre.

Die beschriebenen Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst. Dabei werden auch angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends sowie historische Entwicklungen berücksichtigt.

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für sonstige Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden länderspezifische Abzinsungsfaktoren von mindestens 8,7 % bis 9,8 % (Vorjahr: 9,1 %) verwendet.

Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, werden – mit Ausnahme von Geschäfts- oder Firmenwerten – Zuschreibungen auf den erzielbaren Betrag vorgenommen. Dieser Betrag darf nicht den Buchwert übersteigen, der sich unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen ergeben würde, wenn in der Vergangenheit keine Wertminderung für den Vermögenswert erfasst worden wäre.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die zugrunde gelegten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden entsprechen denen der selbst genutzten Sachanlagen. Aufgrund der Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten sind die Marktwerte (beizulegende Zeitwerte) der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien im Anhang anzugeben. Grundlage für die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren, in dem auf Basis des Rohertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines wohnimmobilienspezifischen Vervielfältigers der Ertragswert gebäudebezogen ermittelt wird. Die konzerninternen Berechnungen erfolgen unter Berücksichtigung von Marktdaten.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte (ausgenommen Derivative Finanzinstrumente) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

Vorräte

Unter den Vorräten werden im Wesentlichen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und fertige Erzeugnisse sowie unfertige Leistungen ausgewiesen. Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert angesetzt.

Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen und sonstige direkt zurechenbare Kosten.

Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten.

Sofern die Wertansätze am Abschlussstichtag aufgrund gesunkener Preise am Absatzmarkt nicht mehr realisierbar sind, werden entsprechende Wertkorrekturen vorgenommen.

Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der Durchschnittsmethode bewertet.

Langfristige Entwicklungsaufträge

Künftige Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen werden gemäß dem Grad der Fertigstellung bilanziert. Der anzusetzende Fertigstellungsgrad je Auftrag wird durch das Verhältnis der aufgelaufenen Kosten zu den erwarteten Gesamtkosten („Cost to Cost Method“) bestimmt. Ist das Ergebnis eines Entwicklungsauftrags nicht zuverlässig ermittelbar, werden Erlöse nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst („Zero Profit Method“). Soweit die Summe aus angefallenen Auftragskosten und ausgewiesenen Gewinnen die Anzahlungen übersteigt, erfolgt der Ausweis der Entwicklungsaufträge aktivisch unter den Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen als Bestandteil der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Ein negativer Saldo wird unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Grundsätze einer verlustfreien Bewertung werden beachtet.

Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind nach IAS 39 Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Sofern bei finanziellen Vermögenswerten Handels- und Erfüllungstag zeitlich auseinander fallen, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich. Die erstmalige Bewertung eines Finanzinstruments erfolgt zu Anschaffungskosten. Transaktionskosten werden einbezogen. Im Rahmen der Folgebewertung werden Finanzinstrumente entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Für die Bewertung unterscheidet IAS 39 finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien:

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (Held for Trading, HfT)
- bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen (Held to Maturity, HtM)
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for Sale, AfS) und
- ausgereichte Kredite und Forderungen (Loans and Receivables, LaR).

Finanzielle Verbindlichkeiten sind dagegen den beiden Kategorien

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten (Held for Trading, HfT) sowie
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Financial Liabilities at Amortized Cost, FLAC) zuzuordnen.

Je nach Kategorisierung der Finanzinstrumente erfolgt die Bewertung entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Markt- oder Börsenpreis, sofern die zu bewertenden Finanzinstrumente an einem aktiven Markt gehandelt werden. Sofern kein aktiver Markt für ein Finanzinstrument besteht, wird der beizulegende Zeitwert mittels geeigneter finanzmathematischer Methoden, wie zum Beispiel anerkannter Optionspreismodelle, der Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Zugrundelegung der jüngsten Geschäftsvorfälle zwischen sachverständigen vertragswilligen und unabhängigen Geschäftspartnern für ein und dasselbe Finanzinstrument ermittelt und gegebenenfalls durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft. Die fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen den Anschaffungskosten abzüglich Tilgungen, Wertminderungen und der Amortisation einer Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem bei Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag, welche unter Verwendung der Effektivzinsmethode berücksichtigt wird. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Porsche Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Eine Ausbuchung erfolgt grundsätzlich dann, wenn das vertragliche Recht auf Cashflows ausläuft oder dieses Recht auf einen Dritten übertragen wird.

Originäre Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, enthalten die Wertpapiere der Kategorie zu Handelszwecken gehalten und finanzielle Vermögenswerte, die beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst. Bei den Finanzinstrumenten, die beim erstmaligen Ansatz als zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden, handelt es sich um Indexzertifikate. Die Einstufung in diese Kategorie entspricht der Risikomanagement- und Anlagestrategie.

Finanzinstrumente, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst.

Finanzinstrumente, die der Kategorie zur Veräußerung verfügbar zuzuordnen sind, sind zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Eine Zuordnung zu dieser Kategorie erfolgt für nicht Derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind und die zu keiner der anderen Kategorien zugeordnet werden. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern solange erfasst, bis die Wertpapiere veräußert werden beziehungsweise eine objektive Wertminderung eintritt. Beteiligungen, die in den Finanzanlagen ausgewiesen und nicht at Equity bewertet werden, stellen ebenfalls zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente dar. Sie werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern jedoch kein aktiver Markt vorhanden ist und die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht mit vertretbarem Aufwand erfolgen kann, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Die vom Unternehmen ausgereichten Kredite und Forderungen, die bis zur Endfälligkeit gehaltenen Finanzinstrumente sowie die Finanzschulden werden, sofern sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich insbesondere um Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Sonstige finanzielle Forderungen, Finanzschulden und Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten. Die finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit Fair Value Hedge Accounting stehen, werden in Bezug auf das abgesicherte Risiko zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt ein Wertminderungstest, falls Anhaltspunkte für eine nachhaltige Wertminderung erkennbar sind. Ein Wertminderungsaufwand wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Finanzdienstleistungsgeschäfts wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Bei signifikanten Einzelforderungen (zum Beispiel Forderungen aus der Händlerfinanzierung und mit Großkunden) werden nach konzerneinheitlichen Maßstäben Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls (incurred loss) gebildet. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen angenommen.

Bei nicht-signifikanten Forderungen (zum Beispiel Forderungen aus der Kundenfinanzierung) werden in einem pauschalierten Verfahren nach Erkennen der Wertminderung Einzelwertberichtigungen ermittelt.

Für die Ermittlung portfoliobasierter Wertberichtigungen werden nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Solange noch keine gesicherte Erkenntnis vorliegt, welche Forderung ausgefallen ist, werden für die Ermittlung der Wertminderungshöhe durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen aus dem Automobilbereich erfolgt grundsätzlich durch Einzelwertberichtigungen.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst.

Bei zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten liegt eine nachhaltige Wertminderung dann vor, wenn objektive Hinweise auf eine dauerhafte Wertminderung vorliegen. Bei Eigenkapitalinstrumenten wird unter anderem ein signifikantes oder dauerhaftes Absinken des Zeitwerts unter die Anschaffungskosten als Hinweis auf eine Wertminderung angenommen. Sofern eine nachhaltige Wertminderung vorliegt, wird bei einem zur Veräußerung verfügbaren Wertpapier ein bisher im Eigenkapital erfasster Verlust ergebniswirksam erfasst. Eine Wertaufholung zu einem späteren Zeitpunkt wird für Schuldinstrumente durch eine ergebniswirksame Zuschreibung berücksichtigt, bei Eigenkapitalinstrumenten ist diese Wertaufholung ergebnisneutral.

Derivative Finanzinstrumente

Bei den Derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich im Porsche-Konzern im Wesentlichen um Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Swaps, Zinsderivate, Warentermingeschäfte und Aktienoptionen. Diese werden neben der Sicherung von Zins- und Währungsrisiken aus bestehenden Bilanzpositionen oder hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen auch zur Rohstoffpreis- oder Aktienpreissicherung eingesetzt. Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sobald die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung des Hedge Accounting erfüllt sind, werden die Derivativen Finanzinstrumente ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value oder als Cashflow Hedge designiert. Ansonsten werden sie der Kategorie zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zugeordnet.

Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswertes oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Dabei werden die Veränderungen der Marktbewertung Derivativer Finanzinstrumente und der gesicherte Risikoanteil der Grundgeschäfte ergebniswirksam erfasst. Sofern der Fair Value Hedge beendet wird, erfolgt für Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, eine ergebniswirksame Auflösung der Anpassung des Buchwerts aus der Fair Value Hedge Bilanzierung über die Restlaufzeit des Grundgeschäfts.

Beim Fair Value Hedge auf Portfoliobasis entspricht die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der des Fair Value Hedgings. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam erfasst.

Bei einem Cashflow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme abgesichert. Dabei werden Sicherungsinstrumente nur insoweit in das Hedge Accounting einbezogen, als sie Wertänderungen der Zahlungsströme der gesicherten Grundgeschäfte kompensieren. Die Wertänderungen werden, soweit sie in das Cashflow Hedge Accounting einbezogen werden, ergebnisneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital unter Berücksichtigung latenter Steuern erfasst. Mit Eintritt des Grundgeschäfts erfolgt die ergebniswirksame Umbuchung aus dem kumulierten übrigen Eigenkapital. In der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt im Zuge der Vereinheitlichung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden mit dem Volkswagen-Konzern ein Ausweis in den Sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen.

Die von Porsche gehaltenen Aktienoptionen werden grundsätzlich nicht an einem öffentlichen Markt gehandelt. IAS 39.48ff. schreibt für solche Fälle vor, zum Zwecke der Bewertung ein geeignetes Bewertungsverfahren oder zeitnahe Transaktionen heranzuziehen. Aufgrund der zum Bilanzstichtag zeitnahen Veräußerung wesentlicher Umfänge der Aktienoptionen geht Porsche davon aus, dass dieser Veräußerungspreis den bestmöglichen Marktwert zum Bilanzstichtag darstellt.

Flüssige Mittel

Bei den Flüssigen Mitteln handelt es sich um Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. Dieser Posten enthält auch Flüssige Mittel, über die der Porsche-Konzern nicht uneingeschränkt verfügen kann.

Latente Steuern

Aktive Latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz sowie auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive Latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). Latente Steuerschulden aus zu versteuernden temporären Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen werden nicht angesetzt, sofern der zeitliche Verlauf der Umkehrung der temporären Differenzen gesteuert werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Unterschiede in absehbarer Zeit nicht umkehren werden.

Für Aktive Latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht mehr zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass ein künftig zu versteuerndes Ergebnis deren Realisation ermöglicht. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die Steuersätze zum Realisationszeitpunkt zugrunde gelegt, die auf Basis der aktuellen Rechtslage in den einzelnen Ländern gelten oder erwartet werden. Latente Steuern werden nicht abgezinst. Der Ausweis latenter Steuern, die sich auf direkt im Eigenkapital erfasste Posten beziehen, erfolgt im Eigenkapital. Aktive und Passive Latente Steuern werden miteinander verrechnet, wenn der Konzern einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden hätte und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjekts beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden.

Tatsächliche Steuern

Die tatsächlichen Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde beziehungsweise eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Der aktivierte Anspruch auf Auszahlung des Körperschaftsteuerguthabens wird mit einem laufzeitadäquaten, risikolosen Zinssatz abgezinst. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gelten. Soweit ersichtlich wurde in ausreichendem Umfang Vorsorge für zukünftig mögliche Steuerverpflichtungen gebildet. Dabei wurden eine Vielzahl von Faktoren wie beispielsweise die Auslegung, Kommentierung und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie Erfahrungen der Vergangenheit zugrunde gelegt.

Tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung, sondern im Eigenkapital erfasst.

Aufgegebene Geschäftsbereiche und zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Aufgegebene Geschäftsbereiche sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind und die einen gesonderten, wesentlichen Geschäftszweig oder geografische Geschäftsbereiche darstellen, Teil eines einzelnen, abgestimmten Plans zur Veräußerung eines solchen sind oder ein Tochterunternehmen darstellen, das ausschließlich mit der Absicht zur Weiterveräußerung erworben wurde. Die aufgegebenen Geschäftsbereiche, die aus dem Konsolidierungskreis ausscheiden, werden gemäß IFRS 5 separat ausgewiesen. Die bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung entstandenen Aufwendungen und Erträge sowie der Überschuss aus der Veräußerung werden als Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen gesondert in der Gewinn und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten – ausgewiesen. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung sind entsprechend anzupassen. Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat unter den kurzfristigen Vermögenswerten beziehungsweise kurzfristigen Schulden ausgewiesen.

Hybridkapital

Sofern die Anleihebedingungen des begebenen Hybridkapitals die entsprechenden Kriterien erfüllt, ergibt sich gemäß IAS 32 eine Bilanzierung als Eigenkapitalbestandteil des Konzerns. Bei einer Qualifikation als Eigenkapital wird die abzugsfähige Verzinsung nicht innerhalb der Zinsaufwendungen ausgewiesen, sondern analog der Dividendenverpflichtung gegenüber den Aktionären behandelt. Die angefallenen Kapitalbeschaffungskosten wurden unter Berücksichtigung von Steuereffekten direkt vom Hybridkapital abgesetzt.

Bei Vorliegen von Fremdkapital wird das Hybridkapital unter den Anleihen ausgewiesen. Die Verzinsung ist in den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen enthalten.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Sofern Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen rückgedeckt wurden, werden diese saldiert ausgewiesen. Die Berechnung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die Korridor-Methode angewendet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden nicht berücksichtigt, soweit sie zehn Prozent des Verpflichtungsumfangs und zehn Prozent des beizulegenden Zeitwerts des vorhandenen Planvermögens des Vorjahres nicht übersteigen. Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft ergebniswirksam verteilt und bilanziell erfasst. Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird linear über den durchschnittlichen Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit der Anwartschaften verteilt. Soweit Anwartschaften sofort nach Einführung oder Änderung eines Pensionsplanes unverfallbar sind, ist der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand sofort erfolgswirksam zu erfassen. Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, der Zinsanteil der Rückstellungszuführung sowie die Erträge aus Planvermögen werden im Finanzergebnis erfasst. Der Zinssatz, der zur Abzinsung der Rückstellungen verwendet wird, wird ausgehend von der Rendite langfristiger erstrangiger Industrieanleihen am Bilanzstichtag bestimmt.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn aus einem Ereignis der Vergangenheit eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und dieser Abfluss verlässlich geschätzt werden kann. Rückstellungen für Gewährleistungen werden unter Berücksichtigung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs gebildet. Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen. Als Zinssatz wird ein Zinssatz vor Steuern verwendet, der die aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt sowie die für den Sachverhalt spezifischen Risiken widerspiegelt. Der aus der Aufzinsung entstehende Zinsaufwand wird in den Finanzierungsaufwendungen ausgewiesen. Rückstellungen werden nicht mit Erstattungsansprüchen gegenüber Dritten verrechnet. Erstattungsansprüche werden in den Sonstigen Vermögenswerten separat ausgewiesen, wenn so gut wie sicher ist, dass der Porsche-Konzern die Erstattung bei Erfüllung der Verpflichtung erhält. Aus Versicherungsverträgen resultierende Rückstellungen werden nach den Vorschriften des IFRS 4 bilanziert. Das in Rückdeckung übernommene

Versicherungsgeschäft wird periodengerecht bilanziert. Abgegrenzte Schulden werden nicht unter den Rückstellungen, sondern sachverhaltsbezogen unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen beziehungsweise unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

Erträge und Aufwendungen

Erträge werden grundsätzlich erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich ermittelt werden kann.

Die Erfassung von Erträgen aus dem Verkauf von Produkten erfolgt grundsätzlich erst zu dem Zeitpunkt, zu dem die mit dem Eigentum an den verkauften Waren und Erzeugnissen verbundenen maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übergegangen sind. Die Erträge werden abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsschluss ein fester Rückkaufspreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisation des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs- und Rückkaufspreis ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte in den Vorräten bilanziert.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

Grundsätzlich werden Erträge für jeden Geschäftsvorfall separat erfasst. Sofern indes mehrere Geschäftsvorfälle in einer Art und Weise miteinander verknüpft sind, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen ohne Bezugnahme auf die Gesamtheit dieser Geschäftsvorfälle nicht verständlich zu erfassen sind, werden die Kriterien zur Ertragsrealisation auf diese Geschäftsvorfälle gemeinsam angewendet. Werden zum Beispiel Kredit- und Leasingverträge des Finanzdienstleistungsbereichs unterhalb marktüblicher Zinssätze zur Verkaufsförderung von Absätzen im Bereich Neufahrzeuge abgeschlossen, werden die Umsatzerlöse um die Zinsvorteile gekürzt.

Bei langfristigen Entwicklungsaufträgen werden Erträge nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades erfasst.

Zinserträge werden erfasst, wenn die Zinsen entstanden sind.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

Die produktionsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung beziehungsweise der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

Rückstellungen für Gewährleistung werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet. Die Zinsaufwendungen, die für das Finanzdienstleistungsgeschäft anfallen, werden im Materialaufwand ausgewiesen.

Eventualschulden

Die Eventualschulden stellen mögliche Verpflichtungen gegenüber Dritten dar, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse, die nicht vollständig unter der Kontrolle des Porsche-Konzerns stehen, erst noch bestätigt werden muss. Des Weiteren entstehen Eventualschulden aus einer gegenwärtigen Verpflichtung, die auf vergangenen Ereignissen beruht, die jedoch nicht bilanziert werden, weil der Abfluss von Ressourcen nicht wahrscheinlich ist beziehungsweise die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann.

Kündigungsrechte von Minderheitsgesellschaftern

Sofern Kündigungsrechte für die Minderheitsgesellschafter bestehen, werden unterjährig auf die Minderheiten entfallenden Anteile am Gesamtergebnis der Periode sowie Dividendenzahlungen an und Entnahmen durch Minderheitsgesellschafter als Veränderung des Eigenkapitals dargestellt. Jeweils ausschließlich am Bilanzstichtag wird hingegen die Verbindlichkeit in Höhe der Abfindungsverpflichtung passiviert und der Unterschied zwischen der Verbindlichkeit aus dem Kündigungsrecht und dem anteiligen Eigenkapital des Minderheitsgesellschafters erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Auf temporäre Differenzen zwischen der IFRS Bilanz und der Steuerbilanz von Personengesellschaften werden Latente Steuern gebildet.

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

Zur Erstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Ermessensentscheidungen und Schätzungen notwendig, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen sowie Eventualforderungen und -schulden auswirken. Dabei werden sämtliche aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt. Die wesentlichen Sachverhalte, die von Schätzungen betroffen sind, beziehen sich auf die Ermittlung der Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen, die Ermittlung der konzerneinheitlichen Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden des Anlagevermögens, die Ermittlung von Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarf bei assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die Bewertung von Derivativen Finanzinstrumenten, die Realisierbarkeit von Forderungen und die Bewertung von Rückstellungen. Die tatsächlich eintretenden Werte können im Einzelfall von den Schätzungen abweichen. Die Buchwerte der durch Schätzungen betroffenen Vermögenswerte und Schulden können den Aufgliederungen der einzelnen Bilanzpositionen entnommen werden.

Die wesentlichen Sachverhalte, die Ermessensentscheidungen betreffen, beziehen sich auf die Klassifizierung von Finanzinstrumenten, die Festlegung des Zeitpunkts für die Aktivierung von Entwicklungskosten, die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating oder Finanzierungsleasingverträge, die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen hindeuten, sowie der Ansatz von Rückstellungen.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die erwartete zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich tatsächlich ergebende Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses unterlagen die zugrunde gelegten Annahmen und Schätzungen aufgrund des unsicheren wirtschaftlichen Umfelds Unsicherheiten. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen verursacht werden können, betreffen insbesondere neue Erkenntnisse über das Kaufverhalten auf den Absatzmärkten und hieraus resultierende Änderungen der Planung, Abhängigkeiten von Zulieferern, insbesondere bei Exklusivlieferanten, Entwicklungen der Aktien- und Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie umweltrechtliche beziehungsweise sonstige gesetzliche Bestimmungen. Bis zur Freigabe des Abschlusses durch den Vorstand zur Weitergabe an den Aufsichtsrat lagen keine Erkenntnisse über eine erforderliche wesentliche Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr vor. Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen Annahmen zugrunde, die im Prognosebericht dargestellt sind.

■ Neue Rechnungslegungsvorschriften

a) Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue und überarbeitete Standards und Interpretationen

IFRS 8 „Geschäftssegmente“

IFRS 8 regelt, welche Finanzinformationen ein Unternehmen über seine Geschäftssegmente zu berichten hat. IFRS 8 ersetzt IAS 14 „Segmentberichterstattung“ und ist erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Im Porsche-Konzern wird IFRS 8 im Konzernabschluss 2008/09 vorzeitig angewendet. Daraus resultiert eine Neugliederung der Segmentberichterstattung. Entsprechend dem Management Approach weist der Porsche-Konzern zwei berichtspflichtige Segmente aus. Den Geschäftssegmenten nicht zugeordnete Vermögenswerte, Aufwendungen, Erträge sowie die Konsolidierung werden in Überleitungsrechnungen dargestellt.

Änderung von IAS 23 „Fremdkapitalkosten“

Die Änderung sieht die Aktivierungspflicht von Fremdkapitalkosten vor, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können. Das Wahlrecht zur sofortigen erfolgswirksamen Erfassung von Fremdkapitalkosten wurde dadurch abgeschafft. Die Änderung ist erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Im Porsche-Konzern wird diese Änderung seit dem 1. Februar 2009 vorzeitig angewendet. Im Geschäftsjahr 2008/09 wurden 0,6 Mio. € Fremdkapitalkosten aktiviert. Der bei der Berechnung zugrunde gelegte Fremdkapitalkostensatz betrug 4,4 %.

b) Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete Standards und Interpretationen, die keine oder keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben

Änderungen in IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ und IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“

Die Änderungen eröffnen Unternehmen die Möglichkeit, bestimmte Finanzinstrumente aus der Kategorie der ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente in andere Kategorien umzuklassifizieren, bei denen die Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung von Wertminderungen erfolgt. Die Änderungen wurden rückwirkend ab dem 1. August 2008 angewendet.

IFRIC 12 „Konzessionsverträge“

IFRIC 12 regelt, wie Konzessionsnehmer im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen bestehende IFRS anzuwenden haben, um die im Rahmen dieser Vereinbarungen eingegangenen Verpflichtungen und erhaltenen Rechte zu erfassen. IFRIC 12 ist erstmals verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen.

IFRIC 13 „Kundenbindungsprogramme“

IFRIC 13 regelt die Bilanzierung von Kundenbonusprogrammen, die von den Herstellern beziehungsweise Dienstleistungsanbietern selbst oder durch Dritte betrieben werden. IFRIC 13 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen.

IFRIC 14 „Zusammenspiel der Wertobergrenze eines Vermögenswertes aus leistungsorientierten Plänen und der Verpflichtung zur Leistung zusätzlicher Beiträge“

IFRIC 14 befasst sich mit dem Zusammenspiel zwischen einer zum Bilanzstichtag bestehenden Verpflichtung, zusätzliche Beträge in einen Pensionsplan einzuzahlen (minimum funding requirement) und den Regelungen in IAS 19 zur Wertobergrenze eines positiven Saldos zwischen Planvermögen und leistungsorientierter Verpflichtung (asset ceiling). IFRIC 14 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Gemäß Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1263/2008 vom 16. Dezember 2008, ABl. EU Nr. L 338/25, ist IFRIC 14 in der EU spätestens mit Beginn des ersten Geschäftsjahres nach dem 31. Dezember 2008 anzuwenden.

c) Nicht angewendete Standards und Interpretationen (veröffentlicht, aber noch nicht verpflichtend anzuwenden bzw. zum Teil in der EU noch nicht anzuwenden)

Änderung von IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen“

Die Änderungen betreffen Transaktionen, bei denen ein Mitarbeiter einen Barausgleich, der dem Wert der Eigenkapitalinstrumente des Mutter- oder Tochterunternehmens entspricht, erhält und das Tochterunternehmen nicht zur Zahlung verpflichtet ist. Diese Transaktionen sind künftig als anteilsbasierte Vergütungstransaktionen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente im IFRS-Einzelabschluss des Tochterunternehmens zu bilanzieren. Die Bilanzierung weicht damit von der Bilanzierung im Konzernabschluss ab. Im Konzernabschluss sind die Transaktionen als anteilsbasierte Vergütungstransaktion mit Barausgleich zu behandeln. Die Änderungen sind erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen.

Änderungen an IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“

Die Änderungen sehen erweiterte Angaben zur Fair Value Bewertung von Finanzinstrumenten und zu Liquiditätsrisiken vor und betreffen unter anderem die Einführung einer dreistufigen Fair Value Hierarchie. Diese unterscheidet Fair Values nach Art der in die Bewertung einbezogenen Inputparameter und verdeutlicht, inwiefern beobachtbare Marktdaten bei der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts verfügbar sind. Des Weiteren sollen die Angaben zum Liquiditätsrisiko verbessert werden, indem der Umfang der in den Liquiditätsspiegel einzubeziehenden Verbindlichkeiten klar gestellt wird. Die Anpassungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

Änderungen an IAS 32 „Finanzinstrumente: Darstellung“

Die Änderungen betreffen die Klassifizierung von Bezugsrechten. Es wird neu geregelt, dass bestimmte Bezugsrechte sowie Optionen und Optionsscheine in Fremdwährung (also abweichend von der funktionalen Währung) beim Emittenten, auf dessen Eigenkapitalinstrumente sich diese Rechte beziehen, bilanziell nunmehr als Eigenkapital und nicht mehr als derivative Verbindlichkeiten auszuweisen sind. Die Währung, auf die der Ausübungspreis lautet, ist dabei unbeachtlich. Die Änderungen sind erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Februar 2010 beginnen.

Änderungen in IFRIC 9 „Neubeurteilung eingebetteter Derivate“ und IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“

Ein Unternehmen hat zu prüfen, ob ein in einen Basisvertrag eingebettetes Derivat von diesem zu trennen ist, wenn das gesamte hybride Finanzinstrument in Anwendung der Änderungen an IAS 39 vom Oktober 2008 aus der Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert umklassifiziert wird. Ist eine getrennte Bilanzierung des Derivats erforderlich, ist dessen beizulegender Zeitwert aber nicht verlässlich bestimmbar oder kann ein Unternehmen die Prüfung nicht durchführen, so muss das gesamte hybride Instrument in der Kategorie erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente verbleiben. Die Änderungen sind rückwirkend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 30. Juni 2009 enden. Die Übernahme der Änderung durch die Europäische Union im Rahmen des Komitologieverfahrens steht noch aus.

IFRIC 17 „Sachdividenden an Gesellschafter“

IFRIC 17 stellt klar, dass der Bewertungsunterschied bei der Ausschüttung von Sachdividenden an Gesellschafter zwischen dem Buchwert des betroffenen Vermögenswerts und dem beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam zu erfassen ist. Der Ansatz der Verpflichtung und die etwaigen Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des betroffenen Vermögenswerts sind im Eigenkapital zu erfassen. IFRIC 17 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.

IFRIC 18 „Übertragung von Vermögenswerten von Kunden“

IFRIC 18 regelt Vereinbarungen, in denen ein Unternehmen von einem Kunden Vermögenswerte erhält, die das Unternehmen dazu verwenden muss, den Kunden an ein Versorgungsnetz anzuschließen beziehungsweise dem Kunden einen dauerhaften Zugang zur Versorgung mit Gütern oder Dienstleistungen zu gewähren. Die Interpretation nimmt insbesondere zu den Ansatzkriterien von Kundenbeiträgen und dem Zeitpunkt sowie Umfang der Ertragsrealisierung aus solchen Geschäftstransaktionen Stellung. IFRIC 18 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen.

Jährliches Änderungsverfahren II

Der International Accounting Standards Board (IASB) hat am 16. April 2009 den zweiten jährlich erscheinenden Sammelstandard zur Vornahme kleinerer Änderungen an den IFRS, die so genannten „Improvements to IFRSs“ veröffentlicht. Dieser Standard enthält 15 verschiedene Änderungen an 12 bestehenden IFRS. Soweit im Einzelfall nichts anderes bestimmt ist, sind die Änderungen für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen, anzuwenden.

Darüber hinaus haben wir bereits im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2007/08 weitere Neuerungen dargestellt, die auch im Geschäftsjahr 2008/09 noch nicht angewendet wurden.

Aus diesen neuen Rechnungslegungsvorschriften sind derzeit, mit Ausnahme der Neuerung des IAS 27 (rev. 2008), keine beziehungsweise keine wesentlichen Auswirkungen auf künftige Konzernabschlüsse zu erwarten. IAS 27 (rev. 2008) sieht vor, dass der Erwerb beziehungsweise die Veräußerung von Minderheiten ohne Verlust der Beherrschung erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Hieraus ergeben sich keine Auswirkungen, da diese Bilanzierungs- und Bewertungsmethode im Porsche-Konzern bereits Anwendung findet. Darüber hinaus wurden Regelungen zur Entkonsolidierung in IAS 27 (rev. 2008) aufgenommen. Zu möglichen Auswirkungen der Anwendungen dieser Neuerung im Geschäftsjahr 2009/10 wird auf die in Anhangsangabe [34] dargestellten Ereignisse nach dem Bilanzstichtag verwiesen.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

[1] Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

Mio. €	2008/09	2008/09 Porsche ohne VW	2007/08
Tätigkeitsbereiche			
Fahrzeuge	43.798	4.987	6.232
Teile und Zubehör	4.673	525	516
Zinsen und ähnliche Erträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	2.310	38	36
Vermiet- und Leasinggeschäft	4.185	666	347
Sonstige Umsatzerlöse	2.115	349	336
	57.081	6.565	7.467

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung in Anhangsangabe [35] ersichtlich.

[2] Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen

Die Anderen aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus der Aktivierung von Fahrzeugen und Entwicklungskosten.

[3] Sonstige betriebliche Erträge

Die Sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2008/09	2008/09 Porsche ohne VW	2007/08
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	36	2	4
Erträge aus Aktienkurssicherung	53.653	53.653	19.256
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	524	214	153
Erträge aus Währungskursgewinnen	1.325	279	3
Erträge aus Weiterberechnungen	1.342	0	0
Erträge aus Vermietung und aus Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	58	13	13
Übrige betriebliche Erträge	3.277	585	344
	60.215	54.746	19.773

Die Erträge aus Aktienkurssicherung resultieren aus Termingeschäften und Aktienoptionsgeschäften mit Barausgleich. Die übrigen betrieblichen Erträge bestehen im Wesentlichen aus Erträgen aus Derivativen Finanzinstrumenten. Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von

Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

[4] Materialaufwand

Mio. €	2008/09	2008/09	2007/08
		Porsche ohne VW	
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	31.100	3.108	3.525
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.681	331	645
	33.781	3.439	4.170

In den Aufwendungen für bezogene Leistungen sind Zinsaufwendungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft in Höhe von 1.603 Mio. € (Vorjahr: 92 Mio. €) enthalten.

[5] Personalaufwand

Mio. €	2008/09	2008/09	2007/08
		Porsche ohne VW	
Löhne und Gehälter	7.479	1.007	1.207
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1.559	156	151
	9.038	1.163	1.358
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt			
Leistungslöhner	86.379	2.289	4.081
Indirekter Bereich	92.292	10.122	7.532
Auszubildende	4.507	377	398
Mitarbeiter von Gemeinschaftsunternehmen	13.309	0	0
	196.487	12.788	12.011

[6] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2008/09	2008/09 Porsche ohne VW	2007/08
Aufwendungen aus Aktienkurssicherung	45.832	45.832	12.422
Aufwand aus der Marktbewertung von Aktienoptionen	10.283	10.283	0
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	706	25	5
Aufwand aus Weiterberechnungen	69	0	0
Aufwendungen aus Währungskursverlusten	1.227	98	112
Aufwendungen für Werbung	1.465	304	264
Aufwendungen für Vertriebs- und Verwaltungskosten	2.060	156	174
Aufwendungen für Reparaturen und Instandhaltung	867	68	67
Übrige betriebliche Aufwendungen	8.349	948	700
	70.858	57.714	13.744

Die Aufwendungen aus Aktienkurssicherung resultieren insbesondere aus Kurssicherungsgeschäften mit Barausgleich. Aufgrund der zum Bilanzstichtag zeitnahen Veräußerung wesentlicher Umfänge der Aktienoptionen wurden die Optionen zu ihrem Veräußerungspreis als bestem Indikator für den beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die ergebniswirksame Abwertung von finanziellen Vermögenswerten sowie die Erfassung von finanziellen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Aktienoptionen werden als Aufwand aus der Marktbewertung von Aktienoptionen ausgewiesen. Die Übrigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten unter anderem Aufwendungen aus Derivativen Finanzinstrumenten.

[7] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2008/09	2008/09 Porsche ohne VW	2007/08
Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen	742	400	1.007
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	328	0	0
davon aus assoziierten Unternehmen	414	400	1.007
Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen	-6	0	0
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	-6	0	0
	736	400	1.007

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen enthält den Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG für den Zeitraum vom 1. Juli 2008 bis zur Erstkonsolidierung am 5. Januar 2009.

[8] Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2008/09	2008/09	2007/08
		Porsche ohne VW	
Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	397	40	37
Zinsen aus der Aufzinsung von Sonstigen Rückstellungen	247	46	28
Aufzinsung von Rückstellungen	644	86	65
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.410	737	483
	2.054	823	548

Die Sonstigen Zinsen und ähnliche Aufwendungen setzen sich aus Zinsaufwendungen aus der operativen Geschäftstätigkeit und der Begebung von Anleihen zusammen. In den Finanzierungsaufwendungen und in den Bezogenen Leistungen im Materialaufwand sind Zinsaufwendungen in Höhe von 2.673 Mio. € (Vorjahr: 361 Mio. €) enthalten, welche aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten resultieren, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden. Im Geschäftsjahr 2008/09 wurden 13 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) als Aufwand für Gebühren und Provisionen erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

[9] Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2008/09	2008/09	2007/08
		Porsche ohne VW	
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5	0	0
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-6	0	0
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	45	0	0
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-25	0	0
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	-76	-138	-11
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	627	200	411
	570	62	400

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren und Festgeldanlagen. Darüber hinaus enthalten sie Erträge aus verzinslichen Forderungen und Darlehen. Im Übrigen Finanzergebnis und in den Umsatzerlösen sind Zinserträge in Höhe von 2.001 Mio. € (Vorjahr: 305 Mio. €) enthalten, welche aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten resultieren, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden. Die Zinserträge aus wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 102 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2008/09 wurden 2 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) als Ertrag für Gebühren und Provisionen erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

[10] Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2008/09	2008/09 Porsche ohne VW	2007/08
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	871	619	1.858
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	317	0	85
Tatsächlicher Steueraufwand	1.188	619	1.943
davon periodenfremde Erträge/Aufwendungen	579	591	-1
Latenter Steuerertrag/-aufwand Inland	-1.658	-915	221
Latenter Steuerertrag/-aufwand Ausland	-357	54	13
Latente Steuern	-2.015	-861	234
Ertragsteuern	-827	-242	2.177

Nach dem Unternehmensteuerreformgesetz 2008 beträgt der Gesamtsteuersatz für die Porsche-Inlandsgesellschaften 30 % (Vorjahr: 30 %). Für die Inlandsgesellschaften des Volkswagen-Konzerns beträgt der Gesamtsteuersatz 29,5 %.

Die angewendeten Steuersätze für die Auslandsgesellschaften liegen zwischen 0 % und 42 % (Vorjahr: zwischen 0 % und 41 %). Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssatz verwendet. Steuersatzänderungen führten insgesamt zu einer Neubewertung der latenten Steuern und einem damit einhergehenden Steuerertrag von 7 Mio. € (Vorjahr: Steueraufwand 1 Mio. €).

Der tatsächliche Steueraufwand wurde aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften um 19 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) gemindert. Bei den latenten Steuern führte dies in beiden Berichtsperioden zu keiner Minderung des latenten Steueraufwands.

Zuschreibungen auf latente Steuern wurden nicht vorgenommen (Vorjahr: 1 Mio. €). Die Abschreibungen auf latente Steuern betragen 6 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

Bisher noch nicht genutzte Verlust- und Zinsvorräge, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, bestanden in Höhe von 4.043 Mio. € (Vorjahr: 32 Mio. €). Verlust- und Zinsvorräge in Höhe von 1.087 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 1.423 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind. Darüber hinaus bestanden steuerliche Verlust- und Zinsvorräge in Höhe von 1.533 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €), die innerhalb eines Zeitraums von 15 bis 20 Jahren genutzt werden können.

Für Steuergutschriften in Höhe von 143 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) wurden in der Bilanz keine latenten Steueransprüche erfasst. Von den Steuergutschriften sind 27 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre und 116 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) innerhalb eines Zeitraums von 10 bis 15 Jahren zu verwenden.

Auf bisher noch nicht genutzte abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 1.373 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) wurden keine latenten Steueransprüche angesetzt. Von den abzugsfähigen temporären Differenzen wurden 4 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) als unbegrenzt nutzbar eingeschätzt, während 1.369 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) innerhalb der nächsten 10 Jahre zu verwenden sind.

Daneben sind insgesamt 913 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge aktiviert. Für temporäre Differenzen auf einbehaltene Gewinne bei Tochtergesellschaften, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 34 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) wurden keine latenten Steuern angesetzt, da diese Gewinne vorrangig zum weiteren Ausbau der Geschäftstätigkeit an den einzelnen Standorten eingesetzt werden sollen.

Entsprechend IAS 12.82 hängt die Realisation eines latenten Steueranspruchs in Höhe von 249 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) von zukünftigen zu versteuernden Ergebnissen ab, die aufgrund der aktuellen Steuerplanung voraussichtlich realisiert werden können.

Die Unterschiede zwischen dem aufgrund des rechnerischen Konzern-Steuersatzes erwarteten Ertragsteueraufwand und dem tatsächlichen Ertragsteueraufwand können folgender Überleitungsrechnung entnommen werden:

Mio. €	2008/09	2007/08
Ergebnis vor Steuern	-4.405	8.569
Konzernsteuersatz	30 %	30 %
Erwarteter Ertragsteueraufwand	-1.322	2.571
Steuersatzbedingte Abweichungen	-50	-43
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-888	-369
Ansatz und Bewertung Latente Steuern	821	18
Aperiodische Effekte	567	-3
Sonstige Abweichungen	45	3
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	-827	2.177

Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung Latente Steuern“ beinhaltet im Wesentlichen nicht angesetzte Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge sowie abzugsfähige temporäre Differenzen.

Die Aktiven und Passiven Latenten Steuern auf Ebene der einzelnen Bilanzposten werden in der folgenden Übersicht dargestellt:

Mio. €	Aktive Latente Steuern		Passive Latente Steuern	
	31.7.2009	31.7.2008	31.7.2009	31.7.2008
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	4.273	107	10.496	152
Langfristige Finanzanlagen	933	0	9	12
Vorräte	298	2	412	1
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inkl. Finanzdienstleistungsbereich)	646	57	5.713	532
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	76	2	59	33
Steuerliche Verlustvorräte	913	8	0	0
Pensionsrückstellungen	1.134	4	10	0
Sonstige Rückstellungen	2.730	118	296	0
Verbindlichkeiten	1.691	26	1.304	587
Wertberichtigung auf Aktive Latente Steuern	-7	-1	0	0
Wertaufholung auf Aktive Latente Steuern	0	1	0	0
Bruttowert	12.687	324	18.299	1.317
Saldierung	-11.352	-313	-11.352	-313
Konsolidierung	308	84	-111	11
Bestand laut Konzernbilanz	1.643	95	6.836	1.015

Für langfristige Finanzanlagen wurden Aktive Latente Steuern in Höhe von 30 Mio. € (Vorjahr: 141 Mio. €) direkt im Eigenkapital erfasst. Für in den sonstigen Vermögenswerten und sonstigen Verbindlichkeiten enthaltene Derivate wurden Passive Latente Steuern in Höhe von 162 Mio. € (Vorjahr: 540 Mio. €) und für sonstige kurzfristige Vermögenswerte Aktive Latente Steuern in Höhe von 12 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) direkt im Eigenkapital erfasst.

[11] Ergebnisanteil anderer Gesellschafter

Der Ergebnisanteil anderer Gesellschafter enthält die den Minderheiten zugewiesenen Ergebnisse in Höhe von - 1.142 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €). Diese entfallen im Wesentlichen auf konzernfremde Anteilseigner der Volkswagen AG und der Scania AB.

[12] Ergebnis je Aktie

		2008/09	2007/08
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Tätigkeiten	Mio. €	-3.578	6.392
Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	Mio. €	-1.151	13
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber	Mio. €	103	88
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	-2.530	6.291
Ergebnisanteil Stammaktien (unverwässert)	Mio. €	-1.265	3.145
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (unverwässert)	Mio. €	-1.265	3.146
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert)	Mio. €	-1.265	3.145
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert)	Mio. €	-1.265	3.146
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	87.500.000	87.500.000
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	87.500.000	87.500.000
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert)	€	-14,45	35,94
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	€	-14,45	35,95
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	€	-14,45	35,94
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	€	-14,45	35,95
Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	Mio. €	15	0
Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	Mio. €	9	0
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	6	0
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert und unverwässert)	Mio. €	3	0
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert und unverwässert)	Mio. €	3	0
Ergebnis je Stammaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	€	0,03	0,00
Ergebnis je Vorzugsaktie aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (verwässert und unverwässert)	€	0,03	0,00

Das Ergebnis je Aktie wird aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche SE durch die Anzahl der im Geschäftsjahr insgesamt ausgegebenen Aktien ermittelt. Im Geschäftsjahr ergaben sich keine Verwässerungseffekte.

[13] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich der Finanzmittelbestand des Porsche-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und Mittelabflüsse verändert hat. Hierzu werden die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung nach laufender Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit, einschließlich Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen, sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt.

Die Kapitalflussrechnung des Geschäftsjahres 2008/09 wird durch die erstmalige Einbeziehung des Volkswagen-Konzerns und die in diesem Teilkonzern seit dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung erwirtschafteten Zahlungsmittelzuflüsse sowie durch den zugegangenen Finanzmittelbestand positiv beeinflusst.

Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt. Der Mittelzu- und Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit umfasst neben Zu- und Abgängen bei den Sach- und Finanzanlagen, den Immateriellen und den Vermieteten Vermögenswerten, den Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und den Zahlungsströmen aus dem Erwerb und der Veräußerung von Aktienoptionen auch Ein- und Auszahlungen aus dem Verkauf und dem Erwerb von Tochterunternehmen. Ebenfalls werden hier die Veränderungen der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen ausgewiesen.

Die im Investitionsbereich ausgewiesenen Auszahlungen für den Erwerb von Tochterunternehmen abzüglich erhaltener Finanzmittelbestände setzen sich im Wesentlichen aus den Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an der Volkswagen AG in Höhe von insgesamt 15.734 Mio. € und den in Folge dieses Erwerbs zugehenden Finanzmittelbeständen des Volkswagen Konzerns in Höhe von 9.443 Mio. € zusammen. Von den Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an der Volkswagen AG entfallen 13.174 Mio. € auf Anteile, die im Geschäftsjahr vor dem Erstkonsolidierungszeitpunkt erworben wurden.

Im Zahlungsmittelzu- und -abfluss aus Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen, aus der Tilgung von Krediten, Anleihen und Schuldverschreibungen, an außenstehende Gesellschafter und Hybridkapitalgeber auch die Zahlungsmittelzuflüsse aus Kapitaleinzahlungen der Hybridkapitalgeber, aus der Aufnahme von Krediten, Anleihen und Schuldverschreibungen sowie die Veränderung der Sonstigen Finanzschulden ausgewiesen.

Demgegenüber wird, ausgehend vom Ergebnis nach Steuern, der Mittelzu- und -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen, das sind im Wesentlichen Abschreibungen und die Veränderungen der Rückstellungen sowie sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. Die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren größtenteils aus der Wertfortschreibung der at Equity bilanzierten Anteile. Gezahlte und erhaltene Ertragsteuern wurden im Geschäftsjahr 2008/09 erstmals separat in der Kapitalflussrechnung im Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Darüber hinaus wurden Gewinne und Verluste aus dem Abgang von Aktienoptionen sowie zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge aus der Marktbewertung von Aktienoptionen für Zwecke einer besseren Transparenz innerhalb des Mittelzu- und -abflusses aus laufender Geschäftstätigkeit in separaten Positionen dargestellt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst. Ferner werden Ein- und Auszahlungen aus dem Erwerb und der Veräußerung von auf Barausgleich gerichteten und zur Aktienkurssicherung sowie sonstigen Zwecken eingesetzten Aktienoptionen im Investitionsbereich dargestellt. Diese waren im Vorjahr im Mittelzu- und -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit beziehungsweise Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Die entsprechenden Vorjahresangaben wurden korrigiert.

Im Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

Mio. €	2008/09	2007/08
Gezahlte Zinsen	-2.916	-478
Erhaltene Zinsen	2.766	342
Erhaltene Dividenden aus nicht konsolidierten Tochtergesellschaften	12	0

Die Veränderungen der Bilanzpositionen, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, werden um nicht zahlungswirksame Effekte aus der Währungsumrechnung angepasst. Aus diesem Grund sind die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen mit den entsprechenden Werten aus der veröffentlichten Konzernbilanz nicht unmittelbar abstimmbare.

Die Überleitung des Zahlungsmittelbestands laut Bilanz zum Finanzmittelfonds laut Kapitalflussrechnung stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2008/09	2007/08
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	25.036	6.990
Termingeldanlagen	1.261	0
Zahlungsmittelbestände, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen	1.750	2.567
Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	22.025	4.423

Die Zahlungsmittelbestände, die einer Verfügungsbeschränkung unterliegen, wurden als Sicherheit im Zusammenhang mit den auf Barausgleich gerichteten und zur Aktienkurssicherung und sonstigen Zwecken eingesetzten Aktienoptionsgeschäften hinterlegt und sind aus diesem Grund nicht im Finanzmittelbestand enthalten. Die Veränderungen der verfügbaren Zahlungsmittel werden in der Kapitalflussrechnung korrespondierend mit den Zahlungsströmen aus diesen Aktienoptionen im Mittelzu- und -abfluss aus Investitionstätigkeit dargestellt. Die entsprechenden Vorjahreswerte wurden korrigiert. Der Finanzmittelbestand zu Beginn der Vergleichsperiode wurde aus diesem Grund um 930 Mio. € auf 1.480 Mio. € vermindert.

Aus den im Geschäftsjahr 2008/09 vorgenommenen Änderungen resultierte ein gegenüber der Darstellung im Konzernabschluss 2007/08 um 2.168 Mio. € geringerer Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich um 3.284 Mio. €. Darin enthalten ist die Veränderung der im Zusammenhang mit betreffenden Aktienoptionsgeschäften stehenden verfügbaren Zahlungsmittel. Aus dem gleichen Grunde erhöhte sich der Zahlungsmittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit gegenüber der Darstellung im Vorjahr um 19 Mio. €.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[14] Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte

Unter den Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer werden im Wesentlichen Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Marken ausgewiesen.

Die Buchwerte der aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerte wurden in Höhe von 9,9 Mrd. € dem Volkswagen-Teilkonzern, der verbleibende Betrag in Höhe von 518 Mio. € wurde dem Porsche-Teilkonzern zugeordnet. Die Zuordnung der Buchwerte der Marken erfolgte zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Seat, Škoda und Scania. Die wesentlichen Markenwerte entfallen dabei auf die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Volkswagen Pkw (4.829 Mio. €) und Audi (3.734 Mio. €). Ein Wertminderungsbedarf für die Geschäfts- oder Firmenwerte sowie die aktivierten Markenwerte ergab sich nicht.

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Geschäftsjahres stellen sich wie folgt dar:

Mio. €	2008/09	2008/09 Porsche ohne VW	2007/08
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	2.690	569	875
Abschreibungen auf Entwicklungskosten	-895	-52	-36
Aufwandswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	1.795	517	839
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	1.160	226	61
	2.955	743	900

Die Immateriellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwerte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Marken	Sonstige immaterielle Vermögenswerte ¹	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten						
Stand am 1.8.2007	11	212	2	0	420	645
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
Zugänge	0	47	14	0	122	183
Währungsdifferenzen	0	0	0	0	-2	-2
Umbuchungen	0	2	-2	0	0	0
Abgänge	0	0	0	0	1	1
Stand am 31.7.2008	11	261	14	0	539	825
Abschreibungen						
Stand am 1.8.2007	0	106	0	0	275	381
Zugänge	0	36	0	0	51	87
Währungsdifferenzen	0	0	0	0	-2	-2
Zugänge außerplanmäßig	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	0	0	0	0	0
Zuschreibungen	0	0	0	0	0	0
Stand am 31.7.2008	0	142	0	0	324	466
Anschaffungs-/Herstellungskosten						
Stand am 1.8.2008	11	261	14	0	539	825
Änderungen Konsolidierungskreis	10.368	6.165	2.839	10.852	2.201	32.425
Zugänge	0	192	968	0	273	1.433
Währungsdifferenzen	70	154	39	9	21	293
Umbuchungen	0	604	-604	0	-20	-20
Abgänge	0	20	36	0	379	435
Stand am 31.7.2009	10.449	7.356	3.220	10.861	2.635	34.521
Abschreibungen						
Stand am 1.8.2008	0	142	0	0	324	466
Zugänge	0	895	0	0	681	1.576
Währungsdifferenzen	0	95	0	0	8	103
Zugänge außerplanmäßig	0	64	81	0	0	145
Umbuchungen	0	0	0	0	-2	-2
Abgänge	0	20	35	0	378	433
Zuschreibungen	0	0	0	0	0	0
Stand am 31.7.2009	0	1.176	46	0	633	1.855
Restbuchwert zum 31.7.2008	11	119	14	0	215	359
Restbuchwert zum 31.7.2009	10.449	6.180	3.174	10.861	2.002	32.666
Restbuchwert zum 31.7.2009 Porsche ohne VW	11	177	129	0	380	697

¹ Die zum 31. Juli 2008 separat dargestellten Konzessionen, gewerblichen Schutzrechte und ähnlichen Rechte sowie geleistete Anzahlungen werden zum 31. Juli 2009 in einer Summe zusammengefasst.

[15] Entwicklung der Sachanlagen

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 1.8.2007	824	471	2.185	268	3.748
Änderungen Konsolidierungskreis	1	0	1	0	2
Zugänge	157	46	178	224	605
Währungsdifferenzen	-9	-1	-5	0	-15
Umbuchungen	17	40	46	-103	0
Abgänge	4	6	56	1	67
Stand am 31.7.2008	986	550	2.349	388	4.273
Abschreibungen					
Stand am 1.8.2007	310	372	1.688	0	2.370
Zugänge	22	31	229	0	282
Währungsdifferenzen	-3	0	-4	0	-7
Zugänge außerplanmäßig	0	0	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0	0	0
Abgänge	2	5	33	0	40
Zuschreibungen	0	0	0	0	0
Stand am 31.7.2008	327	398	1.880	0	2.605
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 1.8.2008	986	550	2.349	388	4.273
Änderungen Konsolidierungskreis	11.886	8.184	6.945	2.979	29.994
Zugänge	150	393	1.166	1.493	3.202
Währungsdifferenzen	129	190	73	28	420
Umbuchungen	294	388	699	-1.252	129
Abgänge	24	68	154	37	283
Stand am 31.7.2009	13.421	9.637	11.078	3.599	37.735
Abschreibungen					
Stand am 1.8.2008	327	398	1.880	0	2.605
Zugänge	367	1.184	1.446	0	2.997
Währungsdifferenzen	-3	48	15	0	60
Zugänge außerplanmäßig	0	1	34	0	35
Umbuchungen	0	3	24	0	27
Abgänge	21	29	74	0	124
Zuschreibungen	0	1	0	0	1
Stand am 31.7.2009	670	1.604	3.325	0	5.599
Restbuchwert zum 31.7.2008	659	152	469	388	1.668
Restbuchwert zum 31.7.2009	12.751	8.033	7.753	3.599	32.136
Restbuchwert zum 31.7.2009 Porsche ohne VW	826	161	1.004	127	2.118

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Subventionen für den Erwerb von Grundstücken und Investitionsgütern.

Die Buchwerte der mittels Finanzierungsleasing-Verträgen geleaste Gebäude betragen 180 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €), die Buchwerte der auf diese Weise geleaste Anlagen 18 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €). Es bestehen überwiegend Kaufoptionen, die auch ausgeübt werden sollen. Die Zinssätze, die den Verträgen zugrunde liegen, variieren je nach Markt und Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen 2,9% und 13,6%.

Die zukünftig fälligen Leasingzahlungen mit ihren Barwerten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

Mio. €	2010	2011-2014	ab 2015	Gesamt
Leasingzahlungen	30	99	105	234
Zinsanteile	7	17	3	27
Buchwert/Barwert	23	82	102	207

[16] Entwicklung der Finanzanlagen

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Übrige Finanzanlagen ¹	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 1.8.2007	7.059	67	7.126
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0
Zugänge	22	0	22
Veränderung aus at Equity-Bewertung	1.049	0	1.049
Währungsdifferenzen	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge	0	3	3
Stand am 31.7.2008	8.130	64	8.194
Abschreibungen			
Stand am 1.8.2007	0	0	0
Zugänge	0	0	0
Währungsdifferenzen	0	0	0
Zugänge außerplanmäßig	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Zuschreibungen	0	0	0
Stand am 31.7.2008	0	0	0
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 1.8.2008	8.130	64	8.194
Änderungen Konsolidierungskreis	8.261	583	8.844
Zugänge	14.577	64	14.641
Veränderung aus at Equity-Bewertung	-166	0	-166
Währungsdifferenzen	-51	-1	-52
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge	22.598	30	22.628
Stand am 31.7.2009	8.153	680	8.833
Abschreibungen			
Stand am 1.8.2008	0	0	0
Zugänge	0	0	0
Währungsdifferenzen	0	0	0
Zugänge außerplanmäßig	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Zuschreibungen	0	0	0
Stand am 31.7.2009	0	0	0
Restbuchwert zum 31.7.2008	8.130	64	8.194
Restbuchwert zum 31.7.2009	8.153	680	8.833
Restbuchwert zum 31.7.2009 Porsche ohne VW	0	37	37

¹ Die zum 31. Juli 2008 separat dargestellten sonstigen Beteiligungen und sonstigen Ausleihungen werden aus Wesentlichkeitsgründen in einer Spalte zusammengefasst.

Im Buchwert der at Equity bewerteten Anteile sind Anteile an Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 5.738 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) enthalten. Die wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Gesellschaften sind in der Aufstellung der wesentlichen Konzerngesellschaften am Ende des Anhangs aufgeführt.

[17] Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte, der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowie des gesamten Anlagevermögens

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Anlagevermögen Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 1.8.2007	1.333	0	12.852
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	2
Zugänge	574	0	1.384
Veränderung aus at Equity-Bewertung	0	0	1.049
Währungsdifferenzen	-154	0	-171
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge	469	0	540
Stand am 31.7.2008	1.284	0	14.576
Abschreibungen			
Stand am 1.8.2007	342	0	3.093
Zugänge	200	0	569
Währungsdifferenzen	-48	0	-57
Zugänge außerplanmäßig	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0
Abgänge	157	0	197
Zuschreibungen	0	0	0
Stand am 31.7.2008	337	0	3.408
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 1.8.2008	1.284	0	14.576
Änderungen Konsolidierungskreis	9.942	400	81.605
Zugänge	3.131	3	22.410
Veränderung aus at Equity-Bewertung	0	0	-166
Währungsdifferenzen	218	0	879
Umbuchungen	-109	0	0
Abgänge	1.868	0	25.214
Stand am 31.7.2009	12.598	403	94.090
Abschreibungen			
Stand am 1.8.2008	337	0	3.408
Zugänge	1.231	12	5.816
Währungsdifferenzen	46	0	209
Zugänge außerplanmäßig	173	0	353
Umbuchungen	-25	0	0
Abgänge	185	0	742
Zuschreibungen	19	0	20
Stand am 31.7.2009	1.558	12	9.024
Restbuchwert zum 31.7.2008	947	0	11.168
Restbuchwert zum 31.7.2009	11.040	391	85.066
Restbuchwert zum 31.7.2009			
Porsche ohne VW	998	0	3.850

Die außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von insgesamt 353 Mio. € betreffen Vermögenswerte im Segment Volkswagen, die sich aus Marktveränderungen bedingt durch Volumen- und Wechselkursänderungen ergaben. Der zur Ermittlung der Wertminderung herangezogene erzielbare Betrag wurde auf Basis des Nutzungswerts ermittelt. Der verwendete Abzinsungsfaktor beträgt 9,8%. Die Berechnungen beruhen auf 5-Jahresplanungen.

Unter den Vermieteten Vermögenswerten werden die im Wege des Operating Leasing vermieteten Vermögenswerte ausgewiesen.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 400 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) beträgt. Für den Unterhalt der genutzten Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien fielen operative Kosten in Höhe von 19 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) an. Für nicht genutzte Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien wurden 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) aufgewendet.

Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating Leasingverträgen in Höhe von 2.960 Mio. € (Vorjahr: 404 Mio. €) stellen sich wie folgt dar:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009	31.7.2008
		Porsche ohne VW	
Restlaufzeit bis 1 Jahr	1.509	217	186
Restlaufzeit 1-5 Jahre	1.451	222	218
Restlaufzeit größer 5 Jahre	0	0	0
	2.960	439	404

Die Verträge werden für eine Laufzeit von maximal 60 Monaten abgeschlossen und enthalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. An bedingten Leasingzahlungen, insbesondere in Abhängigkeit von der Fahrleistung, wurden 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) vereinnahmt.

[18] Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009	31.7.2008
		Porsche ohne VW	
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.138	85	83
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.263	49	42
Fertige Erzeugnisse und Waren	12.089	514	632
Kurzfristiges Vermietvermögen	696	0	0
Geleistete Anzahlungen	79	1	0
	16.265	649	757

Von dem Gesamtbetrag der zum Stichtag bilanzierten Vorräte in Höhe von 16.265 Mio. € (Vorjahr: 757 Mio. €) sind 2.382 Mio. € (Vorjahr: 209 Mio. €) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 45.601 Mio. € (Vorjahr: 4.375 Mio. €) als Aufwand erfasst. Die in der Berichtsperiode aufwandswirksam erfassten Wertberichtigungen betragen 359 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €). Hierbei handelt es sich um marktbedingte Wertberichtigungen. Im Geschäftsjahr wurden Wertaufholungen in Höhe von 4 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) ergebniswirksam erfasst. Diese ergaben sich aufgrund neuer Erkenntnisse in Bezug auf die Verwertbarkeit der Vorräte. Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge in Höhe von 88 Mio. € (Vorjahr: 77 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

[19] Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009 Porsche ohne VW	31.7.2008
Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen	8	8	28
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen			
Dritte	6.193	377	228
verbundene Unternehmen	262	0	0
Gemeinschaftsunternehmen	299	0	0
assoziierte Unternehmen	4	0	18
sonstige Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0
Wertberichtigungen	-52	-8	-6
	6.715	377	268

Die im Vorjahr ausgewiesenen langfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden aus Wesentlichkeitsgründen unter den kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Netto-Forderungen. Die Zeitwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen aufgrund der Fristigkeit im Wesentlichen den Buchwerten.

Die Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen ermitteln sich wie folgt:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009 Porsche ohne VW	31.7.2008
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Entwicklungsaufträge	132	132	77
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	-17	-17	-16
Künftige Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen	115	115	61
Erhaltene Anzahlungen	-107	-107	-33
	8	8	28

Der Umsatz aus langfristigen Entwicklungsaufträgen beläuft sich auf 73 Mio. € (Vorjahr: 65 Mio. €). Die mit den Kunden abgerechneten Aufträge und Teilaufträge werden unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Auf die ausgewiesenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen.

[20] Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009 Porsche ohne VW	31.7.2008
Kundenfinanzierung	33.203	555	431
Händlerfinanzierung	10.469	52	46
Direktbankgeschäft	140	0	0
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft	43.812	607	477
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	178	30	15
Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen	18.815	1.369	1.317
Wertberichtigungen	-653	-49	-36
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	62.152	1.957	1.773
davon langfristig	34.520	1.310	1.301
davon kurzfristig	27.632	647	472

Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 1,5 % und 18,9 % (Vorjahr: 3,0 % und 18,1 %) zu verzinsen. Der Betrag der nicht garantierten Restwerte, die zu Gunsten des Porsche-Konzerns anfallen, beträgt 27 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €).

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 62,2 Mrd. € (Vorjahr: 2,0 Mrd. €) enthalten eine Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging in Höhe von 151 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden grundsätzlich durch Sicherungsübereignungen, Grundpfandrechte oder Bürgschaften gesichert. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Netto-Forderungen.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 186 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €), der verbundene Unternehmen betrifft.

Die Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen resultieren nahezu ausschließlich aus Fahrzeugfinanzierungen und gliedern sich wie folgt:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009 Porsche ohne VW	31.7.2008
Bruttogesamtinvestition in das Leasingverhältnis	20.627	1.535	1.475
Restlaufzeit bis 1 Jahr	8.248	525	504
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	12.330	1.010	971
Restlaufzeit größer 5 Jahre	49	0	0
Noch nicht realisierter Finanzertrag	-1.812	-166	-158
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen	18.815	1.369	1.317
Restlaufzeit bis 1 Jahr	7.494	451	428
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	11.274	918	889
Restlaufzeit größer 5 Jahre	47	0	0

Die Verträge enthalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Preisanpassungen können sich insbesondere im Zusammenhang mit steuerlichen Änderungen ergeben.

In Abhängigkeit vom Liquiditätsbedarf und von Marktgegebenheiten werden bestimmte Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen an Dritte verkauft. Hierbei wird überprüft, ob die Kriterien zur Ausbuchung der im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen erfüllt sind. Bei Nichterfüllung der Kriterien, so genannte unechte Forderungsverkäufe, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Forderungsverkäufe im Rahmen von Asset-Backed-Security-Transaktionen, welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum Bilanzstichtag zu einem Buchwert an Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 16.439 Mio. € (Vorjahr: 1.132 Mio. €). Die mit den unechten Forderungsverkäufen verbundenen Chancen und Risiken entsprechen im Wesentlichen den Chancen und Risiken der nicht veräußerten Forderungen. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit den übertragenen und nicht ausgebuchten Forderungen im Zusammenhang stehen, belaufen sich auf 13.561 Mio. € (Vorjahr: 1.084 Mio. €).

[21] Lang- und kurzfristige Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009	31.7.2008
		Porsche ohne VW	
Derivative Finanzinstrumente	4.567	1.387	18.330
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte			
gegen verbundene Unternehmen	183	0	0
gegen Gemeinschaftsunternehmen	1.704	0	0
gegen assoziierte Unternehmen	20	3	0
gegen sonstige Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0
Sonstige Steueransprüche	1.187	103	0
Übrige Forderungen und Vermögenswerte	3.477	205	1.685
Aktive Rechnungsabgrenzung	351	29	16
Wertberichtigungen	-176	0	0
	11.314	1.727	20.031
davon langfristig	3.495	430	732
davon kurzfristig	7.819	1.297	19.299

In den Übrigen Forderungen und Vermögenswerten ist ein Überschuss des Planvermögens zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 64 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 128 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) erfasst. Im Zusammenhang mit der Fahrzeugfinanzierung sind Sicherheiten in Höhe von 96 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €) begeben. Die Sicherheiten werden grundsätzlich zum Vertragsabschluss bilanziert, die Ausbuchung erfolgt mit Ablauf des Vertragsverhältnisses. Darüber hinaus bestehen für die ausgewiesenen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte keine wesentlichen Eigentums- oder Verfügungsbeschränkungen. Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Nettobuchwerten der Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte sind überwiegend unverzinslich. In den langfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind Derivative Finanzinstrumente in Höhe von 1.926 Mio. € (Vorjahr: 712 Mio. €) enthalten.

Die Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte abzüglich der Derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 6.747 Mio. € (Vorjahr: 1.701 Mio. €). Dieser teilt sich auf die finanziellen Forderungen mit einem Buchwert von 3.411 Mio. € (Vorjahr: 1.456 Mio. €) und die nicht-finanziellen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte mit einem Buchwert von 3.336 Mio. € (Vorjahr: 245 Mio. €) auf. In den nicht-finanziellen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind insbesondere sonstige Steuern, geleistete Anzahlungen und abgegrenzte Aufwendungen enthalten.

Die positiven Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzten sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2008
Geschäfte zur Absicherung gegen:		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	66	0
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	118	0
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	362	6
Zinsrisiken durch Cashflow Hedges	16	0
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	2.666	820
Hedge-Geschäfte	3.228	826
Aktienkursicherung	774	17.301
sonstige Derivate	565	203
Vermögenswerte aus Derivaten, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	1.339	17.504
	4.567	18.330

Die positiven Zeitwerte der Geschäfte zur Absicherung gegen Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) belaufen sich auf 83 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

Aufgrund der nach dem Bilanzstichtag zeitnahen Veräußerung wesentlicher Umfänge der auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen hat Porsche diese Aktienoptionen zum Veräußerungspreis als bestem Indikator für den beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die Kursdifferenz zwischen dem Basisstrike der Aktienoptionen und dem Börsenkurs der gesicherten Aktien zum Bilanzstichtag betrug kumuliert 9.212 Mio. €.

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangsangabe [31] näher erläutert.

[22] Ertragsteuerforderungen

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009 Porsche ohne VW	31.7.2008
Laufende Ertragsteuerforderungen	1.937	568	91
davon langfristig	848	58	57
davon kurzfristig	1.089	510	34

Die langfristigen Ertragsteuerforderungen enthalten im Wesentlichen den verbliebenen Barwert aus Körperschaftsteuererminderungsansprüchen, die im Rahmen des Gesetzes über die steuerlichen Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften (SEStEG) in tatsächliche Erstattungsansprüche umgewandelt wurden. Diese Ansprüche werden nicht mehr über Ausschüttungen realisiert, sondern über den verbliebenen Restzeitraum von acht Jahren gleichmäßig ausbezahlt.

[23] Wertpapiere

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich um börsennotierte, überwiegend kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und um Aktien, die der Kategorie Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zugeordnet sind. Der Buchwert der Wertpapiere, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, beläuft sich auf 32 Mio. € (Vorjahr: 431 Mio. €). Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Wertpapiere.

[24] Flüssige Mittel

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen. Im Zusammenhang mit den erworbenen Aktienoptionen besteht zum Bilanzstichtag eine Verpfändung der Flüssigen Mittel in Höhe von 1.750 Mio. € (Vorjahr: 2.567 Mio. €). Ein großer Teil davon wurde aufgrund des Verkaufs von Aktienoptionen wenige Tage nach dem Bilanzstichtag aufgehoben.

[25] Eigenkapital und Anteile anderer Gesellschafter

Die Entwicklung des Eigenkapitals und der Anteile anderer Gesellschafter ist im Eigenkapitalspiegel dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt 175 Mio. € (Vorjahr: 175 Mio. €) und ist wie im Vorjahr in 87.500.000 Stammaktien sowie 87.500.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 1 € entfällt, aufgeteilt und voll eingezahlt. Die Vorzugsaktien sind bei Vorliegen eines Bilanzgewinns mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates bis zum 25. Januar 2012 das Grundkapital der Gesellschaft um insgesamt bis zu 22,75 Mio. € durch ein- oder mehrmalige Ausgabe neuer auf den Inhaber lautender Stammaktien und/oder stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Bareinlage und/oder Sacheinlage zu erhöhen.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Einstellungen aus Aufgeldern und ist zum Vorjahr unverändert.

Gewinnrücklagen

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um die Rücklage für angesammelte Gewinne, die Neubewertungsrücklage, Rücklagen für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren, Rücklagen für Cashflow Hedges, die Rücklage für at Equity bewertete Anteile und die Rücklage für Währungsumrechnung. In der Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts dieser Wertpapiere erfasst.

Die Rücklage für angesammelte Gewinne enthält die laufenden und die in Vorjahren von der Porsche SE und den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne. In der Neubewertungsrücklage sind bis zur Erstkonsolidierung auftretende Veränderungen von stillen Reserven und Lasten enthalten, die bei sukzessiven Unternehmenserwerben auf Anteile entfallen, die bereits vor dem Erstkonsolidierungszeitpunkt gehalten wurden.

In der Rücklage für die Absicherung von Cashflows wird der Teil des Gewinns oder Verlusts aus Sicherungsinstrumenten zur Absicherung von Cashflows erfasst, der dem effektiven Teil der Absicherung zuzuordnen ist.

Die Rücklage für Währungsumrechnung dient der Erfassung von Differenzen aus der Umrechnung der Abschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften. Darüber hinaus werden zur einheitlichen Erfassung vom Fremdwährungseffekten im Eigenkapital erstmalig Währungsdifferenzen aus der Umrechnung des Kapitals in dieser Rücklage ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

In der Rücklage für at Equity bewertete Anteile werden zum Zwecke einer höheren Transparenz erstmals direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Beteiligungen in einer separaten Rücklage erfasst. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst. In den Vorjahren waren die direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträge aus at Equity Beteiligungen in den jeweiligen Rücklagen enthalten, die für die zugrunde liegenden Sachverhalte vorgesehen sind.

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

Hybridkapital

Während des Geschäftsjahres 2008/2009 hat der Porsche-Konzern eine Vereinbarung unterzeichnet, Hybridkapital mit einem Nominalvolumen in Höhe von 640 Mio. € zurückzuerwerben. Dementsprechend wurde dieser Teil des Hybridkapitals in die Anleihen umgegliedert. Das zum Bilanzstichtag verbleibende Hybridkapital setzt sich aus einem Nominalvolumen von 0,36 Mrd. € sowie 1 Mrd. US Dollar (Vorjahr: 1 Mrd. € und 1 Mrd. US Dollar) zusammen und hat eine unbegrenzte Laufzeit. Es stellt gemäß der Regelungen des IAS 32 Eigenkapital des Konzerns dar. Die Währungsumrechnung des Hybridkapitals in US Dollar basiert auf dem Kurs zum Emissionszeitpunkt.

Anteile anderer Gesellschafter

Die Anteile anderer Gesellschafter am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf außenstehende Anteilseigner an der Volkswagen AG, der Scania AB sowie der AUDI AG. Die in der Eigenkapitalveränderungsrechnung dargestellten übrigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen die nach dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung des Volkswagen Konzerns im Rahmen des Pflichtangebots erworbenen Anteile an der Scania AB.

Aktienoptionsplan

Der Aktienoptionsplan räumt den Begünstigten – dem Vorstand der Volkswagen AG, dem Top-Management und Management sowie den tariflichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Volkswagen AG – das Recht ein, durch Zeichnungen von Wandelschuldverschreibungen zum Einzelpreis von 2,56 € Rechte auf den Bezug von Aktien der Volkswagen AG zu erwerben. Jede Schuldverschreibung verbrieft das Recht zur Wandlung in zehn Stammaktien.

Nach dem Auslaufen der ersten fünf Tranchen ergeben sich die Wandelpreise und Wandelzeiträume aus der folgenden Tabelle.

€	6. Tranche	7. Tranche	8. Tranche
Basiswandelpreis je Aktie	38,68	37,99	58,18
Wandelpreis			
ab Veröffentlichung des VW-Zwischenberichts zum 30. September 2008	48,35	45,59	66,91
ab Veröffentlichung des VW-Zwischenberichts zum 30. September 2009	–	47,49	69,82
ab Veröffentlichung des VW-Zwischenberichts zum 30. September 2010	–	–	72,73
Beginn der Wandelfrist	10.07.2006	09.07.2007	08.07.2008
Ende der Wandelfrist	02.07.2009	01.07.2010	30.06.2011

Die Entwicklung der gewährten Ansprüche auf Aktienoptionen ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	Nominalwert der Wandelschuld- verschreibung €	Anzahl der Wandelrechte Stück	Anzahl der wandelbaren Stammaktien Stück
Stand am 5.1.2009	43.540,48	17.008	170.080
Im Geschäftsjahr			
ausgeübt	4.034,56	1.576	15.760
zurückgegeben	–	–	–
Stand am 30.6.2009	39.505,92	15.432	154.320

Entwicklung der Wandelschuldverschreibungen der sechsten bis achten Tranche

Nachfolgend werden die Entwicklung der ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen sowie ihre Ausübungspreise dargestellt.

	Durchschnittlicher Wandelkurs je Wandelschuld- verschreibung ¹ €	Wandelschuld- verschreibungen Stück
Stand am 5.1.2009	556,27	17.008
Im Geschäftsjahr		
gewährt	-	-
zurückgegeben	-	-
ausgeübt	571,21	1.576
Stand am 30.6.2009	554,75	15.432
davon ausübbar	554,75	15.432

¹ Wandelkurs je zehn Aktien

	Wandelkurs je Wandelschuld- verschreibung ¹ €	Wandelschuld- verschreibungen Stück
2008/09		
6. Tranche	483,50	5.753
7. Tranche	455,90	3.269
8. Tranche	669,10	6.410
		15.432

¹ Wandelkurs je zehn Aktien

Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement wird im Porsche-Konzern zweistufig durchgeführt. Sowohl der Porsche-Teilkonzern als auch der Volkswagen-Teilkonzern steuern auf einer ersten Stufe ihr Kapital nach individuellen Vorgaben. Auf Gesamtkonzernebene erfolgt auf einer zweiten Stufe ein Monitoring der Teilkonzerne und von Konsolidierungseffekten und Auswirkungen aus Kaufpreisallokationen.

Kapitalmanagement im Porsche-Teilkonzern

Vorrangiges Ziel des Kapitalmanagements im Porsche-Teilkonzern ist eine kontinuierliche und langfristige Steigerung des Unternehmenswerts, die Sicherung der Liquidität und die Einhaltung der von dritter Seite auferlegten Kapitalanforderungen. Dies geschieht, um nachhaltig das Interesse der Anteilseigner und der Mitarbeiter sowie der übrigen Anspruchsgruppen zu sichern.

Von dritter Seite bestehen Mindestanforderungen in Bezug auf bestimmte Ergebnis- und Verschuldungsgrößen. Diese wurden im Geschäftsjahr 2008/2009 vollumfänglich eingehalten.

Der Porsche-Konzern verfügt über ein aktives Fremdkapitalmanagement, mit der Aufgabe der Reduzierung der Kapitalkosten sowie der Optimierung der Kapitalstruktur.

Das Gesamtkapital des Porsche-Teilkonzerns, definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzschulden, stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2008
Eigenkapital	13.492	16.846
Anteil am Gesamtkapital	45 %	51 %
Langfristige Finanzschulden	10.103	3.489
Kurzfristige Finanzschulden	6.287	12.897
Summe Finanzschulden	16.390	16.386
Anteil am Gesamtkapital	55 %	49 %
Gesamtkapital	29.882	33.232

Kapitalmanagement im Volkswagen-Teilkonzern

Ziel des Kapitalmanagements im Volkswagen-Teilkonzern ist es sicherzustellen, dass der Konzern wirksam seine Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreichen kann. Insbesondere stehen das Erreichen der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Bereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Bereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Daneben ist im Bereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen und Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugute kommt. Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen-Konzerns ist konsequent auf die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes ausgerichtet. Um den Ressourceneinsatz im Bereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzt der Volkswagen-Teilkonzern seit Jahren mit dem Wertbeitrag eine an den Kapitalkosten orientierte Steuerungsgröße. Das Konzept des Wertbeitrags ermöglicht nicht nur das Messen des Erfolgs im Bereich Automobile insgesamt, sondern auch der einzelnen Geschäftseinheiten, Projekte und Produkte. Darüber hinaus können

Geschäftseinheiten und produktbezogene Investitionsvorhaben mithilfe des Wertbeitrags operativ und strategisch gesteuert werden.

Das Gesamtkapital des Volkswagen-Teilkonzerns, definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzschulden, stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

Mio. €	30.6.2009
Eigenkapital	36.415
Anteil am Gesamtkapital	32 %
Langfristige Finanzschulden	39.696
Kurzfristige Finanzschulden	37.427
Summe Finanzschulden	77.123
Anteil am Gesamtkapital	68 %
Gesamtkapital	113.538

[26] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Versorgungsleistungen variieren dabei nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und basieren grundsätzlich auf der Beschäftigungsdauer und auf dem bezogenen Entgelt der begünstigten Mitarbeiter. Die unmittelbaren und mittelbaren Verpflichtungen umfassen solche aus bereits laufenden Pensionen sowie Anwartschaften für zukünftig zu zahlende Pensionen und Altersruhegelder.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen. Sie beliefen sich im Geschäftsjahr 2008/2009 im Porsche-Konzern auf insgesamt 551 Mio. € (Vorjahr: 62 Mio. €). Davon wurden in Deutschland an die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 464 Mio. € (Vorjahr: 62 Mio. €) geleistet.

Überwiegend basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen (Defined Benefit Plans), wobei zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen unterschieden wird. Die Rückstellungen für leistungsorientierte Versorgungspläne werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) errechnet. Die Pensionsverpflichtungen werden dabei mit dem Barwert der am Bewertungsstichtag verdienten Pensionsansprüche unter Berücksichtigung wahrscheinlicher künftiger Erhöhungen von Renten und Gehältern bilanziert. Der Verpflichtungsumfang für aktive Mitarbeiter erhöht sich jährlich um die Aufzinsung und um den Barwert der im Wirtschaftsjahr neu verdienten Pensionsansprüche. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste ergeben sich aus Bestandsänderungen und Abweichungen der tatsächlichen Trends (zum Beispiel Einkommens-, Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) gegenüber den Rechnungsannahmen.

Der überwiegende Anteil der Versorgungsleistungen im Porsche-Teilkonzern betrifft die Porsche AG. Zudem besteht mit der Porsche VarioRente in Deutschland ein persönliches Vorsorgekapital, das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird.

Die betriebliche Altersversorgung im Teilkonzern Volkswagen beruht in Deutschland auf einer Rentenbausteinzusage, die nach IAS 19 als leistungsorientierte Zusage eingestuft wird. Dieses Modell wurde zu einem Pensionsfonds weiterentwickelt. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhänderisch durch den Volkswagen Pension Trust e.V. in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche und sichert diese zusätzlich vollständig ab. Aus diesem Grund haben sich inzwischen fast alle inländischen Konzerngesellschaften des Volkswagen-Teilkonzerns hieran beteiligt. Da die treuhänderisch verwalteten Fondsanteile die Voraussetzungen von IAS 19 als Vermögenswerte (Plan Assets) erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Rückstellungen erfolgt.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt.

Versicherungsmathematische Annahmen

Die Berechnung der Pensionsverpflichtung erfolgt nach versicherungsmathematischen Methoden. Hierin enthalten sind Annahmen zu künftigen Lohn- und Gehaltstrends sowie Rententrends. Der Bewertung liegen die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde:

in %	Deutschland		Ausland	
	2008/09	2007/08	2008/09	2007/08
Abzinsungssatz	5,25 - 5,50	5,70	1,50 - 9,00	6,00 - 6,25
Erwartete Renditen auf das Planvermögen	5,00	-	3,00 - 11,30	5,63 - 6,00
Lohn- und Gehaltssteigerungen	2,50 - 3,00	3,00	2,00 - 10,00	4,00
Kostentrend medizinische Versorgung	-	-	5,00 - 8,00	5,00
Fluktuationsrate	0,75 - 1,20	0,50	1,53 - 6,00	-
Rentensteigerungen	1,00 - 1,60	2,00	1,00 - 6,00	3,00 - 3,80

Aus der Erhöhung beziehungsweise Minderung des angenommenen Kostentrends im Bereich der medizinischen Versorgung um einen Prozentpunkt ergeben sich auf die Berechnung der Verpflichtungen nur geringfügige Auswirkungen auf den Dienstzeit- und den Zinsaufwand. Die Verpflichtung für medizinische Versorgungsleistungen erhöht beziehungsweise vermindert sich um jeweils 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €).

Die Zusammensetzung der ergebniswirksam erfassten Beträge kann aus nachstehender Tabelle entnommen werden.

Mio. €	2008/09	2007/08
Laufender Dienstzeitaufwand	201	25
Zinsaufwand	500	38
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-103	-2
Amortisierte versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	-1	0
Erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	-50	0
Gewinne (-) und Verluste (+) aus der Anwendung der Begrenzung des IAS 19,58 (b)	-30	0
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	517	61

Die langfristig erwartete Verzinsung der Fondsvermögen basiert auf den tatsächlich langfristig erzielten Erträgen des Portfolios, auf den historischen Gesamtmarktrenditen und einer Prognose über die voraussichtlichen Renditen der in den Portfolios enthaltenen Wertpapiergattungen. Die Prognosen beruhen auf Renditeerwartungen vergleichbarer Pensionsfonds für die restliche Dienstzeit als Anlagehorizont sowie auf Erfahrungen von Managern großer Portfolios und von Experten aus der Investmentbranche. Die gewichtete Durchschnittsrendite jeder Anlageklasse stützt die langfristig erwarteten Renditeannahmen.

Die tatsächlichen Erträge aus dem Planvermögen betragen im Geschäftsjahr 88 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Die Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen sowie des Planvermögens zu Marktwerten wird nachfolgend dargestellt.

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

Mio. €	2008/09	2008/09 Porsche ohne VW	2007/08
Stand am 1.8.	760	760	744
Währungsdifferenzen	166	0	-6
Dienstzeitaufwand	201	28	25
Zinsaufwand	500	42	38
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	-50	1	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	26	26	-43
Geleistete Rentenzahlungen	-378	-23	-20
Mitarbeiterbeiträge für betriebliche Altersvorsorge	26	20	22
Veränderung Konsolidierungskreis	15.983	0	0
Sonstige Veränderungen	-12	-1	0
Stand am 31.7.	17.222	853	760

Entwicklung des Planvermögens zu beizulegenden Werten

Mio. €	2008/09	2008/09	2007/08
		Porsche ohne VW	
Stand am 1.8.	41	41	43
Währungsdifferenzen	151	-1	-6
Erwartete Erträge aus Planvermögen	103	2	2
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	-14	0	-2
Geleistete Rentenzahlungen	-60	-1	0
Arbeitgeberbeiträge	140	1	4
Mitarbeiterbeiträge	7	0	0
Veränderung Konsolidierungskreis	3.153	0	0
Sonstige Veränderungen	-11	1	0
Stand am 31.7.	3.510	43	41

Für das Geschäftsjahr 2009/2010 wird mit Beiträgen zu den leistungsorientierten Pensionsplänen in Höhe von insgesamt 261 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) gerechnet.

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009	31.7.2008
		Porsche ohne VW	
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	3.745	52	56
Planvermögen zu Marktwerten	-3.510	-43	-41
Finanzierungsstatus	235	9	15
Barwert der rückstellungsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	13.477	801	704
Nettoverpflichtung	13.712	810	719
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	25	23	56
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	37	0	0
Nicht erfasster Betrag gemäß IAS 19.58b	5	0	0
Bilanzwerte zum 31.7.	13.779	833	775
davon Pensionsrückstellungen	13.843	834	777
davon sonstiger Vermögenswert	64	1	2

Das Fondsvermögen setzt sich aus folgenden Bestandteilen zusammen:

in %	31.7.2009	31.7.2009	31.7.2008
		Porsche ohne VW	
Aktien	21	12	0
Festverzinsliche Wertpapiere	55	46	91
Übrige Wertpapiere	0	0	9
Barbestand	15	42	0
Immobilien	5	0	0
Sonstiges	4	0	0

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, also die Abweichungen zwischen der gemäß den versicherungsmathematischen Annahmen erwarteten und der tatsächlichen Entwicklung der Verpflichtungen und Vermögenswerte, können folgender Tabelle entnommen werden:

Mio. €	2008/09	2007/08	2006/07	2005/06
Leistungsorientierte Verpflichtung	17.222	760	744	758
Planvermögen	-3.510	-41	-43	-37
Unterdeckung (+)/Überdeckung (-)	13.712	719	701	721
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	-0,7 %	+13,1 %	+6,0 %	-2,6 %
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-0,5 %	-1,7 %	+1,3 %	1,0 %

[27] Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen

Mio.€	31.7.2009		31.7.2009		31.7.2008	
		Davon Restlaufzeit bis ein Jahr	Porsche ohne VW	Davon Restlaufzeit bis ein Jahr		Davon Restlaufzeit bis ein Jahr
Ertragsteuerrückstellungen	6.058	2.280	1.401	1.401	2.008	2.008
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	2.811	1.650	327	226	639	535
Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	11.205	5.584	688	312	893	347
Übrige Sonstige Rückstellungen	5.425	2.509	186	179	308	308
Sonstige Rückstellungen	19.441	9.743	1.201	717	1.840	1.190

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft betreffen insbesondere Garantieverpflichtungen, Marketingleistungen und Boni. Die Garantieverpflichtungen ergeben sich im Porsche-Konzern im Wesentlichen aus gewährten Produktgarantien für die hergestellten Fahrzeuge. Die Rückstellungen enthalten sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen

Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme aus der Garantieverpflichtung ist abhängig vom Eintritt des Gewährleistungsanspruchs und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Rückstellungen für Boni ergeben sich aus erwarteten Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Verkaufserlöse.

Die Übrigen Sonstigen Rückstellungen enthalten eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Darin sind versicherungstechnische Rückstellungen in Höhe von 169 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) enthalten.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 50% im folgenden Geschäftsjahr, zu 42% in den Geschäftsjahren 2010/11 bis 2013/14 und zu 8% danach erwartet.

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.8.2008	Kurs- differenzen	Änderungen Konsolidie- rungskreis	Zuführung	Auf- zinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.7.2009	Porsche ohne VW
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	639	14	2.820	808	20	1.428	62	2.811	327
Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	893	62	10.225	3.357	219	3.189	362	11.205	688
Übrige Sonstige Rückstellungen	308	166	4.569	1.139	8	588	177	5.425	186
	1.840	242	17.614	5.304	247	5.205	601	19.441	1.201

[28] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009 Porsche ohne VW	31.7.2008
Verbindlichkeiten aus langfristigen Entwicklungsaufträgen	2	2	5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber			
Dritten	11.125	677	559
verbundenen Unternehmen	57	0	0
Gemeinschaftsunternehmen	18	0	0
assoziierten Unternehmen	21	8	22
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	0	0
	11.225	687	586

Die im Vorjahr dargestellten langfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wurden aus Wesentlichkeitsgründen unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten aus langfristigen Entwicklungsaufträgen ermitteln sich wie folgt:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009 Porsche ohne VW	31.7.2008
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Entwicklungsaufträge	15	15	14
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	-3	-3	-4
Künftige Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen	12	12	10
Erhaltene Anzahlungen	-14	-14	-15
	2	2	5

Die Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

[29] Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Die Finanzschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Gesamt	Porsche ohne VW	Kurzfristig	Porsche ohne VW	Langfristig	Porsche ohne VW
31.7.2009						
Anleihen	36.211	2.995	9.334	568	26.877	2.427
Schuldverschreibungen	10.426	0	5.555	0	4.871	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.480	11.337	11.190	4.899	14.290	6.438
Einlagen aus Direktbankgeschäft	19.085	0	16.628	0	2.457	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	207	0	36	0	171	0
Finanzschulden gegenüber verbundenen Unternehmen	154	0	154	0	0	0
Sonstige Finanzschulden	2.058	2.058	820	820	1.238	1.238
	93.621	16.390	43.717	6.287	49.904	10.103
31.7.2008						
Anleihen	2.295	2.295	0	0	2.295	2.295
Schuldverschreibungen	0	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.175	12.175	12.116	12.116	59	59
Einlagen aus Direktbankgeschäft	0	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen	0	0	0	0	0	0
Finanzschulden gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	0	0
Sonstige Finanzschulden	1.916	1.916	781	781	1.135	1.135
	16.386	16.386	12.897	12.897	3.489	3.489

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts über Zweckgesellschaften durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen in Höhe von 13.561 Mio. € (Vorjahr: 1.084 Mio. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen, Verbindlichkeiten aus Darlehen und Sonstigen Finanzschulden enthalten. Verbindlichkeiten zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Form von Forfaitierungen und Sale-and-Leaseback-Programmen sind ebenfalls den Sonstigen Finanzschulden zugeordnet. Die Verzinsung bewegt sich auf Interbankenniveau. Die durchschnittlichen Laufzeiten dieser Finanzierungen betragen zwischen einem und vier Jahren. Die Bewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Die Barwerte der künftigen Mindestleasingzahlungen aus Sale-and-Leaseback-Geschäften im Rahmen der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2008
Restlaufzeit bis 1 Jahr	66	57
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	47	45
	113	102

In den Sonstigen Finanzschulden sind Verbindlichkeiten aus Kündigungsrechten der Minderheitsgesellschaften in Höhe von 146 Mio. € (Vorjahr: 66 Mio. €) enthalten.

Für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Zusammenhang mit dem Erwerb von Aktien der Volkswagen AG wurden 83.871.000 Aktien (Vorjahr: 0 Aktien) der Volkswagen AG verpfändet. Die Verpfändung dient der Besicherung der Ansprüche der Gläubigerbanken und ist an die Laufzeit der Verbindlichkeit gekoppelt.

Als Sicherheiten für die Asset-Backed-Securities-Transaktionen dienen Forderungen aus dem Kundenfinanzierungs- und dem Leasinggeschäft in Höhe von 16.439 Mio. € (Vorjahr: 1.132 Mio. €). Darüber hinaus wurden Sicherheiten in Höhe von 598 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) für Finanzverbindlichkeiten gestellt. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Einlagen, Festgelder, Abtretungen sowie sonstige Positionen.

[30] Lang- und kurzfristige Sonstige Verbindlichkeiten

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2009 Porsche ohne VW	31.7.2008
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1.146	24	127
Sonstige Steuerverbindlichkeiten	1.760	145	96
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	283	2	3
Verbindlichkeiten aus Lohn und Gehalt	1.911	106	2
Sonstige Verbindlichkeiten			
gegenüber verbundenen Unternehmen	8	0	0
gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	14	0	0
Marktwertbewertung Derivativer Finanzinstrumente	3.788	1.995	5.696
Übrige Verbindlichkeiten	3.963	57	113 ¹
Passive Rechnungsabgrenzung	1.062	70	60
	13.935	2.399	6.097
davon langfristig	3.074	2.308	47
davon kurzfristig	10.861	91	6.050

¹ Die zum 31. Juli 2008 unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Ertragsteuerverbindlichkeiten werden zum 31. Juli 2009 separat in der Bilanz ausgewiesen.

Die Position Marktwertbewertung Derivativer Finanzinstrumente umfasst insbesondere Devisentermingeschäfte und Aktienoptionen. In den langfristigen Sonstigen Verbindlichkeiten sind Derivative Finanzinstrumente in Höhe von 862 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) enthalten.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten abzüglich der Derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 10.147 Mio. € (Vorjahr: 401 Mio. €). Dieser teilt sich auf die finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 2.285 Mio. € (Vorjahr: 91 Mio. €) und die nicht-finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 7.861 Mio. € (Vorjahr: 330 Mio. €) auf. In den nicht-finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten sind insbesondere Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen, Sonstige Steuerverbindlichkeiten und abgegrenzte Erträge enthalten.

Die negativen Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2008
Geschäfte zur Absicherung gegen:		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	79	0
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	132	1
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	265	0
Zinsrisiken durch Cashflow Hedges	269	0
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges)	513	3
Hedge-Geschäfte	1.258	4
Aktienkurssicherung	1893	5.679
sonstige Derivate	637	13
Verbindlichkeiten aus Derivaten, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	2.530	5.692
	3.788	5.696

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 151 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Aufgrund der zum Bilanzstichtag zeitnahen Veräußerung wesentlicher Umfänge der Aktienoptionen hat Porsche die Aktienoptionen zu diesem Veräußerungspreis als bestem Indikator für den beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die Kursdifferenz zwischen dem Basisstrike der Aktienoptionen und dem Börsenkurs der gesicherten Aktien zum Bilanzstichtag betrug kumuliert 9.212 Mio. €.

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangsangabe [31] näher erläutert.

Erläuterungen zu den Sonstigen Angaben

[31] Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Im Porsche-Konzern sind interne Richtlinien verankert, in denen die Prozesse des Risikocontrollings klar definiert sind. Diese regeln unter anderem den Einsatz von Finanzinstrumenten beziehungsweise Derivaten sowie die dafür notwendigen Kontrollverfahren wie beispielsweise eine klare Funktionstrennung zwischen Handel und Abwicklung. Die Richtlinien orientieren sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement von Kreditinstituten. Dabei werden die Risiken durch die zentralen Konzern-Treasuries im Porsche- und Volkswagen-Teilkonzern durch geeignete Informationssysteme identifiziert, analysiert und überwacht. Es dürfen nur Geschäfte in zugelassene Finanzinstrumente, nur mit freigegebenen Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden.

Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst. Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf über den Einsatz Derivativer Finanzinstrumente. Der Porsche-Konzern verwendet Derivative Finanzinstrumente insbesondere für Zwecke des Risikomanagements von Währungs-, Zins-, Rohstoff- und Fondspreisrisiken. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt.

2. Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der positiven beizulegenden Zeitwerte der Ansprüche gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie in Höhe der unwiderruflichen Kreditzusagen. Dem Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte wird durch angemessene Wertberichtigungen unter Berücksichtigung bestehender Sicherheiten Rechnung getragen. Zur Reduzierung des Ausfallrisikos bei Originären Finanzinstrumenten werden verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie beispielsweise die Einholung von Sicherheiten, Bürgschaften und Kreditwürdigkeitsprüfungen aufgrund von Kreditauskünften und historischen Daten. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie Derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Kontrahenten. Derivative Finanzinstrumente werden nach einheitlichen Richtlinien in den Teilkonzernen getätigt und fortlaufend überwacht.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor.

Auf eine Darstellung der Klassen mit untergeordneter Bedeutung sowie auf eine Aufteilung der Klasse Wertpapiere, die im Vorjahr einen geringen Betrag an Wertpapieren, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, enthält, wird verzichtet. Für Eigenkapitalinstrumente wird keine Bonitätseinstufung vorgenommen.

Das Kredit- und Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte stellt sich nach Bruttobuchwerten folgendermaßen dar:

Mio. €	Weder überfällig noch wert- berichtigt	Überfällig und nicht wert- berichtigt	Wert- berichtigt	Gesamt
31.7.2009				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.207	1.291	261	6.759
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	57.996	3.802	1.006	62.804
Sonstige finanzielle Forderungen	3.321	123	124	3.568
Wertpapiere	3.436	0	3	3.439
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25.036	0	0	25.036
	94.996	5.216	1.394	101.606
31.7.2008				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	199	38	9	246
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.739	29	41	1.809
Sonstige finanzielle Forderungen	1.455	0	1	1.456
Wertpapiere	4.397	0	12	4.409
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.990	0	0	6.990
	14.780	67	63	14.910

Innerhalb des Porsche-Konzerns existieren keinerlei überfällige zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente.

Mio. €	2008/09	2007/08
Wertberichtigungen zum 1.8.	48	46
Kursdifferenzen	1	-3
Zuführung	841	20
Verbrauch	24	12
Auflösung	2	3
Wertberichtigungen zum 31.7.	864	48

Die Wertberichtigungen entfallen im Wesentlichen auf die Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Aufgrund von untergeordneter Bedeutung wird auf eine weitere Aufgliederung dieser Wertberichtigungen verzichtet.

Die Bonitätseinstufung der Bruttobuchwerte weder überfälliger noch wertberechtigter finanzieller Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	Gesamt
31.7.2009			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.207	0	5.207
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	50.351	7.645	57.996
Sonstige finanzielle Forderungen	3.320	1	3.321
Wertpapiere	2.253	0	2.253
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25.036	0	25.036
	86.167	7.646	93.813
31.7.2008			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	199	0	199
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.613	126	1.739
Sonstige finanzielle Forderungen	1.455	0	1.455
Wertpapiere	4.266	0	4.266
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.990	0	6.990
	14.523	126	14.649

Im Porsche-Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Rating-Systeme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten.

Die Fälligkeiten der Bruttobuchwerte überfälliger nicht wertberechtigter finanzieller Vermögenswerte gliedern sich wie folgt:

Mio. €	Überfällig			Gesamt
	Bis 30 Tage	Mehr als 30 Tage bis 90 Tage	Mehr als 90 Tage	
31.7.2009				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	706	339	246	1.291
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.504	1.267	31	3.802
Sonstige finanzielle Forderungen	21	27	75	123
Wertpapiere	0	0	0	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	0	0	0
	3.231	1.633	352	5.216
31.7.2008				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	11	8	38
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	3	1	29
Sonstige finanzielle Forderungen	0	0	0	0
Wertpapiere	0	0	0	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	0	0	0
	44	14	9	67

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, bei denen zur Vermeidung einer Überfälligkeit Vertragsänderungen vorgenommen wurden, setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.7.2009	31.7.2008
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.162	0
Sonstige Forderungen	0	0
Wertpapiere	0	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	0
	1.162	0

Finanzinstrumente, bei denen zur Vermeidung einer Überfälligkeit eine Vertragsänderung vorgenommen wurde, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

In Höhe von 226 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) bestehen Sicherheiten, die ohne Zahlungsverzug des Schuldners verwertbar sind. Es handelt sich um Bankgarantien, Bankbürgschaften, Rückgriffsrechte sowie in geringem Umfang um Hypotheken. Sicherheiten, die die Ansatzkriterien nach IFRS erfüllen, wurden im Geschäftsjahr in Höhe von 173 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge und andere finanzielle Vermögenswerte, die in der Regel in liquide Mittel umgewandelt werden. Für überfällige, aber nicht wertgeminderte Forderungen und für wertgeminderte Forderungen werden Sicherheiten von 45 Mio. € (Vorjahr: 37 Mio. €) gehalten. Daneben bestehen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die überfällig, aber nicht wertgemindert oder wertgemindert sind teilweise Eigentumsvorbehalte aus Fahrzeugverkäufen.

3. Liquiditätsrisiko

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche-Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigten Kreditlinien sowie weltweit zur Verfügung stehenden Daueremissionsprogrammen (Verbriefungen) laufend überwacht. Auf die Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken auf Ebene der Teilkonzerne und auf Gesamtkonzernenebene innerhalb der Risikoberichterstattung im Konzernlagebericht wird verwiesen.

Die liquiden Mittel umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie kurzfristig liquidierbare Wertpapiere.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten:

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten				Porsche ohne VW
	Bis 1 Jahr	1–5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt	
31.7.2009					
Finanzschulden	46.984	41.469	5.483	93.936	17.048
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.541	7	1	11.549	720
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.974	1.791	76	4.841	29
Derivate	36.421	34.105	64	70.590	5.873
	97.920	77.372	5.624	180.916	23.670
31.7.2008					
Finanzschulden	13.103	2.945	1.349	17.397	17.397
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	578	3	0	581	581
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	87	4	0	91	91
Derivate	7.854	136	1	7.991	7.991
	21.622	3.088	1.350	26.060	26.060

Die Derivate umfassen alle Zahlungsmittelabflüsse Derivativer Finanzinstrumente mit negativem und positivem Buchwert. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Währungssicherungsderivate, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. Sofern bei Derivaten ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart wurde, stehen den Auszahlungen grundsätzlich Zahlungsmittelzuflüsse in entsprechender Höhe gegenüber. Diese Zahlungsmittelzuflüsse werden in der Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen. Mit Berücksichtigung der Zahlungsmittelzuflüsse würden die in der Fälligkeitsanalyse dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, Anhangsangabe [33] zu entnehmen.

4. Marktpreisrisiko

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Porsche-Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Die Risiken resultieren aus Fremdwährungstransaktionen im Rahmen des operativen Geschäfts, aus der Finanzierung, aus der Geldanlage sowie der Beschaffung von Rohstoffen. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch die Konzern-Treasuries durchgeführt beziehungsweise koordiniert.

Grundsätzlich orientieren sich Sicherungsgeschäfte in Art und Umfang am Grundgeschäft. Sicherungsgeschäfte dürfen nur zur Sicherung bestehender Grundgeschäfte oder möglicher Transaktionen abgeschlossen werden. Dabei dürfen nur nach Art und Volumen bewilligte Finanzinstrumente mit freigegebenen Kontrahenten eingegangen werden.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus Originären und Derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Porsche-Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die Bewertung der Währungs- und Zinsrisiken des Bereichs Finanzdienstleistungen wird ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt, während die Marktpreisrisiken des Bereichs Automobile für Zins- und Währungsrisikoversicherungen sowie bei Anlagerisiken aus dem Asset Management im Wesentlichen mithilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden und für die Aktienkursrisiken ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt wird. Im Rahmen der Value-at-Risk-Berechnung wird auf Grundlage einer historischen Simulation die potenzielle Veränderung des Marktpreises ermittelt. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt. Der Value-at-Risk gibt im Sinne einer Maximalbetrachtung den potenziellen künftigen Verlust eines bestimmten Portfolios über einen vorgegebenen Zeitraum (Haltedauer) mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit an, der vermutlich nicht überschritten wird. Das Risikomaß sagt jedoch nichts über Verteilung und erwartete Verlusthöhe aus, falls tatsächlich eine Überschreitung stattfindet.

4.2 Porsche-Teilkonzern

4.2.1 Marktpreisrisiko im Bereich Automobile

4.2.1.1 Währungsrisiko

Währungsrisiken aus laufenden Forderungen, Verbindlichkeiten und Schulden sowie aus hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen werden, sofern wirtschaftlich sinnvoll, mit Devisentermingeschäften, Devisenoptionen, kombinierten Optionsgeschäften gesichert. Bei der Absicherung von Wertschwankungen künftiger Cashflows aus erwarteten hochwahrscheinlichen Transaktionen handelt es sich im Wesentlichen um geplante Umsätze in Fremdwährung. Zum 31. Juli 2009 bestehen Währungssicherungen insbesondere für die Währungen US-Dollar, Britisches Pfund und Japanischer Yen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Porsche-Teilkonzern Finanzinstrumente einget. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % höher bewertet worden wären, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 688 Mio. € (Vorjahr: 967 Mio. €) höher gewesen. Wenn die jeweiligen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % niedriger bewertet worden wären, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 555 Mio. € (Vorjahr: 777 Mio. €) niedriger gewesen. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % höher bewertet worden wären, wäre das Ergebnis um 33 Mio. € höher (Vorjahr: 117 Mio. € niedriger) gewesen. Wenn die jeweiligen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % niedriger bewertet worden wären, wäre das Ergebnis um 80 Mio. € niedriger (Vorjahr: 23 Mio. € höher) gewesen.

4.2.1.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Bereich Automobile resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze. Dies hat vor allem bei Tagesgeldern sowie bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten Auswirkungen auf das laufende Zinsergebnis, kann sich daneben aber auch auf den bilanzierten Marktwert bei festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten auswirken. Zur Sicherung werden in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für den Bereich Automobile mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der Risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie

das Eigenkapital dargestellt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps höher bewertet worden wäre, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 9 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) niedriger gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 0 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps höher bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis um 60 Mio. € niedriger (Vorjahr: 8 Mio. € höher) gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis um 60 Mio. € höher (Vorjahr: 6 Mio. € niedriger) gewesen.

4.2.1.3 Risiken aus der Sicherung von Aktienkursen

Im Zusammenhang mit der ehemals geplanten Aufstockung des Anteils an der Volkswagen AG wurden im Porsche-Teilkonzern Kurssicherungsgeschäfte abgeschlossen. Dabei handelt es sich um Aktienoptionen (Vorjahr: auch im geringeren Umfang Aktientermingeschäfte). Auf Grundlage einer historischen Simulation auf Basis der letzten 360 Tage und bei einer Haltedauer von 10 Tagen und einem Konfidenzniveau von 95 % sowie unter Zugrundelegung der beizulegenden Zeitwerte betrug der Value-at-Risk für die Aktienkurssicherungsgeschäfte 1.237 Mio. € (Vorjahr: 1.834 Mio. €).

Die Porsche SE befand sich zum Abschlussstichtag in fortgeschrittenen Verhandlungen über die Veräußerung wesentlicher Umfänge der Aktienoptionen. Die Veräußerung kurz nach dem Bilanzstichtag führte zu einer starken Abnahme des Value-at-Risk aus Aktienkurssicherungsgeschäften. Er beträgt zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung der danach stattgefundenen Veräußerung 180 Mio. €.

4.2.1.4 Anlagerisiko aus dem Asset Management

Porsche hat einen Teil seiner liquiden Mittel in Wertpapier-Spezialfonds angelegt. Die Anlagepolitik von Porsche orientiert sich auch hier an dem Grundsatz, dass die Sicherheit der Anlagen eindeutig Vorrang vor dem Erzielen einer außergewöhnlichen Rendite hat. Bei einer Haltedauer von 30 Tagen und einem Konfidenzniveau von 95 % betrug der Value-at-Risk für das Anlagerisiko 1 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €).

4.2.2 Marktpreisrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen

Im Bereich Finanzdienstleistungen wird das Zinsrisiko minimiert, indem durch geeignete Geschäftsmodelle oder durch Zinsswaps die Belastungen der Finanzierung und der Refinanzierung weitestgehend ausgeglichen werden. Somit besteht in diesem Geschäftsbereich kein wesentliches Risiko aufgrund einer Zinsänderung. Die Geschäftstätigkeit der Finanzdienstleistungsgesellschaften findet im jeweiligen Währungsraum statt, weshalb auch das Währungsrisiko nicht wesentlich ist.

4.3 Volkswagen-Teilkonzern

4.3.1 Marktpreisrisiko im Bereich Automobile

4.3.1.1 Währungsrisiko

Währungsrisiken aus laufenden Forderungen, Verbindlichkeiten und Schulden sowie aus hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen werden, sofern wirtschaftlich sinnvoll, mit Devisentermingeschäften, Devisenoptionen, Währungsswaps und kombinierten Zins-/Währungsswaps gesichert. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im

Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz. Bei der Absicherung von Wertschwankungen künftiger Cashflows aus erwarteten hochwahrscheinlichen Transaktionen handelt es sich im Wesentlichen um geplante Umsätze in Fremdwährung. Zum 31. Juli 2009 bestehen Währungssicherungen insbesondere für die Währungen US-Dollar, Britisches Pfund, Mexikanischer Peso, Russischer Rubel, Schwedische Krone, Tschechische Krone, Schweizer Franken und Japanischer Yen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen-Teilkonzern Finanzinstrumente eingeht. Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen gegenüber den übrigen Währungen zum 31. Juli 2009 um 10 % auf- oder abgewertet hätten, ergeben sich in Bezug auf die nachfolgenden Relationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis vor Ertragsteuern.

Mio. €	31.7.2009	
	+10%	-10%
Währungsrelation		
EUR/Fremdwährung		
Sicherungsrücklage	2.054	-1.645
Ergebnis vor Ertragsteuern	-461	246
GBP/USD		
Sicherungsrücklage	66	-66
Ergebnis vor Ertragsteuern	1	0
USD/MXN		
Sicherungsrücklage	31	-31
Ergebnis vor Ertragsteuern	-6	6
CZK/USD		
Sicherungsrücklage	50	-50
Ergebnis vor Ertragsteuern	-3	3
Sonstige nicht-EUR / Fremdwährung		
Sicherungsrücklage	82	-82
Ergebnis vor Ertragsteuern	-26	26

4.3.1.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Bereich Automobile resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze. Dies hat vor allem bei Tagesgeldern sowie bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten Auswirkungen auf das laufende Zinsergebnis, kann sich daneben aber auch auf den bilanzierten Marktwert bei festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten auswirken. Zur Sicherung werden, im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cashflow Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps, kombinierte Zins-/Währungsswaps sowie sonstige Zinskontrakte abgeschlossen. Konzerninterne Finanzierungen werden in der Regel fristenkongruent zur Refinanzierung strukturiert.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für den Bereich Automobile mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der Risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital dargestellt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps höher bewertet worden wäre, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 10 Mio. € niedriger gewesen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, wäre die Sicherungsrücklage im Eigenkapital um 13 Mio. € höher gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps höher bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis um 5 Mio. € niedriger gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Juli 2009 um 100 bps niedriger bewertet worden wäre, wäre das Ergebnis um 1 Mio. € höher gewesen.

4.3.1.3 Anlagerisiko aus dem Asset Management

Der Volkswagen-Teilkonzern hat einen Teil seiner liquiden Mittel in Wertpapier-Spezialfonds angelegt. Diese unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleiherisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Den Risiken wird zunächst durch eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte entgegengewirkt. Daneben werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungsgeschäfte in Form von Futures-Kontrakten eingesetzt. Wenn zum 31. Juli 2009 die Aktienkurse um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 54 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen.

4.3.1.4 Rohstoffpreisrisiko

Rohstoffrisiken für den Bereich Automobile resultieren aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Nicht-Eisenmetallen und Edelmetallen sowie Kohle und CO₂-Zertifikaten. Zur Begrenzung dieser Risiken werden Termingeschäfte abgeschlossen. Für die Sicherung der Rohstoffrisiken aus Aluminium und Kupfer erfolgt die Bilanzierung als Hedge Accounting nach IAS 39.

Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese stellt den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis und das Eigenkapital dar.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Metalle zum 31. Juli 2009 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis um 49 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen. Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Juli 2009 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 74 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen.

4.3.2 Marktpreisrisiko im Bereich Finanzdienstleistungen

Das Währungsrisiko des Bereichs Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Für das Fair-Value-Hedging auf Portfoliobasis werden festverzinsliche Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Schwankungen des risikolosen Basiszinssatzes abgesichert. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Vermögenswerte und Schulden werden für die Restlaufzeit zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die resultierenden Auswirkungen in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch gegenläufige Effekte der Zinssicherungsgeschäfte kompensiert.

Der Value-at-Risk wurde auf Grundlage einer historischen Simulation auf Basis der letzten 250 Handelstage und bei einer Haltedauer von 10 Tagen sowie einem Konfidenzniveau von 99% und der potentiellen Veränderung von Finanzinstrumenten bei Variationen von Zinssätzen und Wechselkursen ermittelt.

Zum 31. Juli 2009 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 46 Mio. € und für das Währungsrisiko 99 Mio. €.

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Bereichs Finanzdienstleistungen betrug 108 Mio. €.

5. Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Zu Beginn der Absicherung werden sowohl die Sicherungsbeziehung als auch die Risikomanagementzielsetzungen und -strategien des Konzerns im Hinblick auf die Absicherung formal festgelegt und dokumentiert. Die Dokumentation enthält die Festlegung des Sicherungsinstruments, des Grundgeschäfts oder der abgesicherten Transaktion sowie die Art des abgesicherten Risikos und eine Beschreibung, wie das Unternehmen die Wirksamkeit des Sicherungsinstruments bei der Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Cashflows des gesicherten Grundgeschäfts ermittelt. Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Porsche-Konzern sowohl prospektiv als auch retrospektiv laufend überwacht. Zur prospektiven Effektivitätsmessung werden die Critical-Terms-Match-Methode sowie statistische Methoden in Form von Regressionsanalysen verwendet. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Effektivitätstests in Form der Dollar-Offset-Methode oder in Form einer Regressionsanalyse.

Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Bei Anwendung der Regressionsanalyse wird die Wertentwicklung des Grundgeschäftes als unabhängige, die des Sicherungsgeschäftes als abhängige Größe dargestellt. Die Klassifizierung als wirksame Sicherungsbeziehung erfolgt bei hinreichenden Bestimmtheitsmaßen und Steigungsfaktoren.

Nominalvolumen der Derivativen Finanzinstrumente:

Mio. €	Nominalvolumen			Nominalvolumen gesamt 31.7.2009	Nominalvolumen gesamt 31.7.2008
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre		
Währungssicherung	25.441	29.832	50	55.323	15.816
Zinssicherung	17.166	39.134	2.114	58.414	6.203
Wareterminkontrakte	463	867	33	1.363	0
Aktienkurssicherung mit positivem Buchwert	8.575	0	0	8.575	26.019
Aktienkurssicherung mit negativem Buchwert	8.575	0	0	8.575	31.009
	60.220	69.833	2.197	132.250	79.047

Durch die Veräußerung von Aktienoptionen wenige Tage nach dem Bilanzstichtag sinken die Nominalvolumina der Aktienkurssicherung mit positiven beziehungsweise negativen Buchwerten auf jeweils 1.579 Mio. €.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow Hedges wird im Wesentlichen korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Marktwerte der Derivat-Volumina ermitteln wir anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden. Die Tabelle enthält die Nominalvolumina der aktiven und passiven Derivativen Finanzinstrumente.

6. Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die Ermittlung der Marktwerte von Finanzinstrumenten erfolgt anhand von Börsennotierungen, Referenzkursen oder anerkannten Berechnungsmodellen, wie beispielsweise der Discounted Cashflow-Methode. Dabei wurde im Bedarfsfalle folgende Zinsstrukturkurve zugrunde gelegt:

	EUR	USD	GBP	MXN	AUD
Zins für sechs Monate	1,13-1,31	0,93-1,11	1,10-1,41	4,70	3,81
Zins für ein Jahr	1,35-1,50	1,50-1,61	1,42-1,70	4,74	4,40
Zins für fünf Jahre	2,81-2,90	2,90-2,99	3,67	7,17	5,71
Zins für zehn Jahre	3,56-3,65	3,69-3,85	4,14-4,24	8,14	6,09
Zins für fünfzehn Jahre	3,94-4,05	3,98-4,13	4,36-4,46	-	6,12

	RUB	CHF	JPY	CAD	SEK	CZK
Zins für sechs Monate	12,38-13,00	0,47-0,51	0,64-0,70	1,10	1,33	2,30
Zins für ein Jahr	11,75-12,76	0,77-0,81	0,83-0,87	1,60	1,60	2,58
Zins für fünf Jahre	11,85-12,28	1,70-1,88	0,89-0,92	2,76	2,84	3,47
Zins für zehn Jahre	12,05-12,30	2,52-2,72	1,39-1,49	3,60	3,72	3,84
Zins für fünfzehn Jahre	12,30	2,52-3,10	1,71-1,84	4,25	-	4,15

Die folgende Aufstellung zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten sowie die Gegenüberstellung der Buch- und Marktwerte:

Mio. €	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value	
		31.7.2009	31.7.2009	31.7.2008	31.7.2008	
Aktiva	Übrige Finanzanlagen	AfS	678	678	64	64
	Sonstige Ausleihungen	LaR	2	2	0	0
	Forderungen aus langfristigen Entwicklungsaufträgen	n/a	8	8	28	28
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	6.707	6.707	240	240
	Forderungen aus Finanzdienstleistungen	LaR/IAS 17	62.152	62.510	1.773	1.787
	Derivative Finanzinstrumente		4.567	4.567	18.330	18.330
	Hedge Accounting	n/a	3.228	3.228	826	826
	Währungssicherung	HfT	467	467	188	188
	Zinssicherung	HfT	15	15	15	15
	Aktienkurssicherung	HfT	774	774	17.301	17.301
	Wareterminkontrakte	HfT	83	83	0	0
	Sonstige finanzielle Forderungen	LaR	3.411	3.541	1.456	1.456
	Wertpapiere		3.437	3.437	4.404	4.404
	Zum Fair Value bewertet	AfS/HfT/FVtPL	3.437	3.437	4.373	4.373
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet	HfM	0	0	31	31
	Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	25.036	25.036	6.990	6.990
Passiva	Finanzschulden		93.621	94.528	16.386	16.269
	Finanzschulden	FLAC	91.440	92.343	14.143	14.019
	Finanzschulden	n/a	2.181	2.185	2.243	2.250
	Verbindlichkeiten aus langfristigen Entwicklungsaufträgen	n/a	2	2	5	5
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	11.223	11.223	581	581
	Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	2.285	2.363	91	91
	Derivative Finanzinstrumente		3.788	3.788	5.696	5.696
	Hedge Accounting	n/a	1.258	1.258	4	4
	Währungssicherung	HfT	624	624	7	7
	Zinssicherung	HfT	13	13	6	6
	Aktienkurssicherung	HfT	1.893	1.893	5.679	5.679

Der Marktwert der Forderungen aus Finanzdienstleistungen wird ermittelt, indem anstatt des internen Zinssatzes die am Bilanzstichtag aktuellen Marktzinssätze verwendet werden.

In der Bilanz werden die Marktwerte der Finanzderivate unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten beziehungsweise den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten Vermögenswerte in Höhe von 18.832 Mio. € (Vorjahr: 1.326 Mio. €), die nach IAS 17 bewertet werden.

Die Zuordnung der Buchwerte auf die jeweiligen Bewertungskategorien stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Buchwert	
	31.7.2009	31.7.2008
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.411	17.974
beim erstmaligen Ansatz designiert (FVtPL)	32	431
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	1.379	17.543
Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen (HtM)	0	31
Kredite und Forderungen (LaR)	78.476	9.133
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	4.043	3.967
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	2.530	5.692
beim erstmaligen Ansatz designiert (FVtPL)	0	0
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	2.530	5.692
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	104.948	14.815

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Nettoergebnis	
	2008/09	2007/08
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	-2.285	6.608
beim erstmaligen Ansatz designiert (FVtPL)	-57	1
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	-2.228	6.607
Bis zur Endfälligkeit zu haltende Finanzinvestitionen (HtM)	1	2
Kredite und Forderungen (LaR)	1.599	213
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)	-54	79
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	-2.595	-360

Die Nettoergebnisse aus Finanzinstrumenten der Bewertungskategorien nach IAS 39 setzen sich zusammen aus Zinsen, der Fair Value Bewertung von Finanzinstrumenten, Währungsumrechnungsergebnissen, Wertberichtigungen und Abgangserfolgen. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kredit- und Leasinggeschäft des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen. In den zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumenten sind keine Dividenden erträge enthalten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen:

	2009	2008
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	-362	27
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	307	-27
Ineffektiver Teil von Cashflow Hedges	7	0

Als ineffektiver Teil von Cashflow Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair-Value-Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen, bei denen aber insgesamt eine Effektivität im zulässigen Rahmen zwischen 80% und 125% nachgewiesen wurde. Diese Erträge beziehungsweise Aufwendungen werden

unmittelbar in den Sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Im Geschäftsjahr wurden aus der Rücklage für Cashflow Hedges 164 Mio. € Aufwand (Vorjahr: 272 Mio. € betrieblicher Ertrag) ergebniswirksam in die Sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen, 10 Mio. € Aufwand (Vorjahr: 0 Mio. €) in das Finanzergebnis umgebucht. Darin enthalten sind auch Umbuchungen aus der Cashflow Hedge Rücklage für Fremdwährungssicherungsgeschäfte, für die die Cashflow Hedge Bilanzierung aufgrund des Entfalls von Grundgeschäften beendet wurden. Diese haben ein Nominalvolumen von 2.870 Mio. € (Vorjahr: 133 Mio. €). Darin enthalten ist ein Nominalvolumen in Höhe von 979 Mio. € mit einer Restlaufzeit von größer einem Jahr. Der verbleibende Betrag ist im Geschäftsjahr 2008/09 fällig gewesen beziehungsweise wird kurzfristig fällig. Aus der Rücklage für die Marktwertbewertung von zur Veräußerung zur Verfügung stehenden Wertpapieren wurden Verluste in Höhe von 9 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) aufgelöst. Der Zugang zur Rücklage führte zu einer Erhöhung um 15 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. € Verminderung).

Für das Cashflow Hedge Accounting werden gesicherte zukünftige Cashflows der folgenden fünf Geschäftsjahre berücksichtigt.

Ergebnisrealisierung und Cashflow fallen grundsätzlich auf den gleichen Zeitraum.

[32] Eventualschulden

Mio.€	31.7.2009	31.7.2009	31.7.2008
		Porsche ohne VW	
Bürgschaften	174	0	0
Gewährleistungen	51	29	27
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	232	167	130
Sonstige Eventualschulden	796	0	0

Für die Eventualschulden wurden keine Rückstellungen gebildet, weil der Eintritt des Risikos als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird.

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochterunternehmen des Volkswagen Teilkonzerns gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betragen 632 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €). Diese sind in den sonstigen Eventualschulden enthalten.

[33] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	Fällig 2010	Fällig 2011-2013	Fällig ab 2014	Gesamt 2008/09	Porsche ohne VW 2008/09	Gesamt 2007/08
Bestellobligo für						
Sachanlagen	1.973	808	11	2.792	324	423
Immaterielle Vermögenswerte	207	151	0	358	190	119
Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	2	0	0	2	0	0
Verpflichtungen aus						
unwiderruflichen Kreditzusagen	1.844	0	0	1.844	0	0
zugesagten Darlehensvergaben an Tochtergesellschaften	109	0	0	109	0	0
langfristige Miet- und Leasingverträgen	359	943	1.492	2.794	128	91
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1.886	937	4	2.827	21	17

Unter den übrigen finanziellen Verpflichtungen werden insbesondere Verpflichtungen aus dem zukünftigen Erwerb von Anteilen der LeasePlan Corporation N.V. (weitere Ausführungen finden sich in Anhangsangabe [34]) und Bestellumfänge mit dem Erwerber der gedas-Gruppe ausgewiesen, die vertraglich für die nächsten Jahre vereinbart sind.

Der Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Miet- und Leasingzahlungen beträgt 310 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €). Es bestehen für diese Leasingverhältnisse zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln.

Rechtsstreitigkeiten

Die Porsche SE oder eine ihrer Konzerngesellschaften sind nicht an Gerichts- oder Schiedsverfahren beteiligt, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben könnten oder innerhalb der letzten zwei Jahre gehabt haben. Hinsichtlich der steuerlichen Behandlung eines Teils der Aktienoptionsgewinne gehen wir davon aus, dass entsprechende Rechtsverfahren bestritten werden. Für etwaige Verpflichtungen wurden Ertragsteuerrückstellungen gebildet. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus anderen Gerichts- oder Schiedsverfahren sind bei der jeweiligen Konzerngesellschaft in angemessener Weise Rückstellungen gebildet worden beziehungsweise besteht in angemessenem Umfang Versicherungsdeckung.

[34] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Aufsichtsrat der Porsche SE stimmte am 13. August und 11. September 2009 einer zwischen den Vorständen der Porsche SE und der Volkswagen AG, den Arbeitnehmersvertretungen beider Unternehmen sowie den Stammaktionären der Porsche SE verhandelten GLV zu, die die Schritte zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns beschreibt. Diese GLV sieht in einem ersten Schritt eine mittelbare, 42%ige Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche AG vor, zu deren Vorbereitung die Volkswagen AG im ersten Halbjahr 2010 eine Kapitalerhöhung durchführen wird. Die Porsche SE ihrerseits plant voraussichtlich für das erste Halbjahr 2011 eine Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Stamm- und Vorzugsaktien. Darüber hinaus wird den Aktionären der Volkswagen AG bei der nächsten Hauptversammlung eine Änderung der Satzung zur Abstimmung vorgelegt werden, die das Entsenderecht des Landes Niedersachsen für zwei Mitglieder des Aufsichtsrates der Volkswagen AG festschreibt. Weiter wird der Hauptversammlung vorgeschlagen, die Sat-

zungsbestimmung zu bestätigen, nach der für Beschlüsse, für die nach dem Aktiengesetz eine Mehrheit von mindestens drei Viertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals erforderlich ist, eine Mehrheit von mehr als 80 Prozent des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich ist. Die geplante Änderung der Satzung der Volkswagen AG im Hinblick auf das Entsenderecht würde einer weiteren Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen stehen. Die zu diesem Zeitpunkt erforderliche Entkonsolidierung würde sich nicht auf die Liquiditätssituation, jedoch nachhaltig auf den Konzernabschluss der Porsche SE auswirken. Die Volkswagen AG würde wieder als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen werden, wobei der Bilanzansatz, in Übereinstimmung mit geltenden IFRS, auf der Basis des zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung maßgeblichen Kurses der Stammaktie der Volkswagen AG erfolgt. Bei dem derzeit beobachtbaren Börsenkurs der Stammaktie der Volkswagen AG ergäbe sich aufgrund der Entkonsolidierung ein deutlicher Verlust.

Gemeinsame Zielsetzung ist die Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG im Laufe des Jahres 2011, sofern dann die rechtlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Für den Fall, dass es nicht zu einer Verschmelzung kommt, sieht die GLV vor, dass die Porsche SE eine Put-Option für den verbliebenen mittelbaren 58%igen Anteil an der Porsche AG und die Volkswagen AG eine Call-Option über diesen Anteil hat. In Abänderung der GLV ist beabsichtigt, der Volkswagen AG in einem ersten Schritt 49,9% (anstelle von 42%) an der Porsche AG gegen eine Bareinlage in Höhe von 3,9 Mrd. € zu verschaffen. Die Put- und Call-Optionen reduzieren sich dann entsprechend.

Wenn die Detailfragen der Durchführungsverträge, in denen die einzelnen Schritte des Zusammenführens der Unternehmen Porsche SE und Volkswagen AG festgelegt werden, geklärt sind, sollen Prof. Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch ihre Ämter als Vorstandsvorsitzender beziehungsweise als Vorstand der Porsche SE übernehmen. Sie werden ihre neue Funktion neben ihrem jeweiligen Vorstandsmandat bei der Volkswagen AG ausüben.

Am 14. August 2009 verpflichtete sich die Qatar Holding LLC, mit einem Betrag von 265 Mio. € dem syndizierten Kredit in Höhe von bis zu 12,5 Mrd. € beizutreten. Ebenfalls im August 2009 veräußerte die Porsche SE einen wesentlichen Teil der auf Barausgleich gerichteten Kurssicherungsgeschäfte mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG. Durch die Veräußerung wurden Sicherheiten, die im Rahmen der Kurssicherungsgeschäfte gestellt worden waren, in Höhe von rund 1,4 Mrd. € frei. Dadurch verbesserte sich die Liquiditätssituation des Porsche-Konzerns deutlich.

Ferner erwarb die Qatar Holding LLC im August 2009 10% der Stammaktien der Porsche SE.

Nach dem Bilanzstichtag hat die Porsche SE Verhandlungen zur Veräußerung der am 31. Juli 2009 noch nicht zum Verkauf vorgesehenen auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen auf rund 3% der Stammaktien der Volkswagen AG begonnen.

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

Im Zuge staatsanwaltlicher Ermittlungen, wegen des Verdachts auf Marktmanipulation und der Verletzung der aktienrechtlichen Publizitätspflichten durch ehemalige Vorstandsmitglieder und (hinsichtlich des Verdachts der Marktmanipulation auch) durch einen weiteren Verantwortlichen der Porsche SE, wurden am 20. August 2009 Geschäftsräume der Porsche SE und der Porsche AG

am Stammsitz Zuffenhausen durchsucht. Beide Gesellschaften weisen die von der Staatsanwaltschaft erhobenen Vorwürfe entschieden zurück, zeigen sich jedoch kooperationsbereit und unterstützen die ermittelnden Beamten in vollem Umfang, um zu einer schnellstmöglichen Aufklärung beizutragen.

Ende August 2009 wurden Gespräche mit den Konsortialbanken begonnen. Ziel dieser Gespräche ist, nach Abschluss der GLV den bestehenden syndizierten Kredit mit günstigeren Konditionen neu zu verhandeln.

Im Geschäftsjahr 2008/09 hatte der Porsche-Konzern vereinbart, einen Teil der im Dezember 2007 (mit einem Nennwert in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. €) an institutionelle Anleger begebenen Hybrid-Anleihe zurückzukaufen. Der Rückkauf, der am 31. August 2009 durchgeführt wurde, führte zu einem Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 0,5 Mrd. €.

Im Zuge des 100-prozentigen Anteilserwerbs an der LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, und dem nachfolgenden Verkauf von 50% der Anteile an zwei Co-Investoren, vereinbarte die Volkswagen AG mit den Co-Investoren Verkaufsoptionen, die diese berechtigen, deren Anteile an die Volkswagen AG zu veräußern. Die Co-Investoren haben am 22. Dezember 2008 angekündigt, von ihrem Andienungsrecht Gebrauch zu machen. Im September 2009 vereinbarte Volkswagen mit den Co-Investoren, die Anteile im Geschäftsjahr 2009/2010 zu einem Kaufpreis von ca. 1,3 Mrd. € zu erwerben. Die geplante gleichzeitige Weitergabe der zu übernehmenden Anteile an einen neuen Co-Investor bedarf noch der Zustimmung von Aufsichtsbehörden.

[35] Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Ziel der Segmentberichterstattung ist es, Informationen über die wesentlichen Geschäftsbereiche des Konzerns zur Verfügung zu stellen. Die Aktivitäten des Konzerns werden entsprechend den Vorschriften des IFRS 8 (Operating Segments) nach Geschäftssegmenten abgegrenzt. Die Segmentierung erfolgt auf Basis der internen Berichts- und Organisationsstruktur. Bei der Segmentierung nach Geschäftsfeldern werden die Aktivitäten in die Geschäftssegmente Porsche und Volkswagen aufgeteilt. Die Geschäftssegmente umfassen die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen der jeweiligen Teilkonzerne sowie deren Finanzierungs- und Leasinggeschäft für Kunden und Händler. Das Geschäftssegment Volkswagen umfasst alle Aktivitäten des Volkswagen-Konzerns. Die verbleibenden Konzerngesellschaften einschließlich der Porsche SE werden dem Geschäftssegment Porsche zugeordnet.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Es gibt keine Änderungen der Bewertungsmethoden im Vergleich zu früheren Perioden. Entscheidungsträger im Hinblick auf die Ressourcenallokation und die Bewertung der Ertragskraft der berichtspflichtigen Segmente ist der Vorstand der Porsche Automobil Holding SE. Die Segmente werden auf Basis des Ergebnisses vor Finanzergebnis und Ertragsteuern gesteuert.

Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten werden in der Spalte „Überleitung“ eliminiert. In dieser Spalte werden auch die nicht den einzelnen Segmenten zuordenbaren Positionen erfasst. Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften des Porsche-Konzerns liegen grundsätzlich Preise, wie sie auch mit Dritten vereinbart werden, zugrunde.

Die Umsatzerlöse mit Dritten zeigen den Anteil des jeweiligen Geschäftssegments an den Umsatzerlösen des Porsche-Konzerns. Der Umsatz mit anderen Segmenten zeigt die Umsätze, die zwischen den Segmenten getätigt werden. Das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern stellt das Segmentergebnis dar. Die wesentlichen Aufwendungen/Erträge enthalten insbesondere Ergebnisse aus Aktienoptionsgeschäften. Die hierin enthaltenen zahlungsunwirksamen Aufwendungen betragen 10.283 Mio. € und sind dem Segment Porsche zuzurechnen (Vorjahr: zahlungsunwirksame Erträge in Höhe von 2.910 Mio. €). Das Segmentvermögen beinhaltet sämtliche Aktiva mit Ausnahme von Ertragsteueransprüchen und Vermögenswerten, deren Erträge und Aufwendungen dem Finanzergebnis zuzuordnen sind. Die ausgewiesenen Abschreibungen und Zugänge in langfristige Vermögenswerte beziehen sich auf Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Vermietete Vermögenswerte.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

Mio. €	Porsche	
	2008/09	2007/08
Umsatzerlöse mit Dritten	6.564	7.467
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	43	0
Umsatzerlöse gesamt	6.607	7.467
Segmentergebnis	-1.751	7.710
Segmentvermögen	9.029	26.272
wesentliche Erträge	53.653	19.256
wesentliche Aufwendungen	56.116	12.423
planmäßige Abschreibungen	637	569
außerplanmäßige Abschreibungen	0	0
Zugänge langfristiger Vermögenswerte ¹	1.716	1.362

¹ Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen ergeben sich wie folgt:

Mio. €	2008/09	2007/08
Segmentergebnis (operativ)		
Summe der Segmente	-3.676	7.710
Konsolidierungen	19	0
Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern	-3.657	7.710
Finanzergebnis	-748	859
Ergebnis vor Steuern Konzern	-4.405	8.569
Segmentvermögen		
Summe der Segmente	172.359	26.272
zinstragende Aktiva	37.232	19.118
tatsächliche und latente Steuern	4.767	187
sonstiges nicht zugeordnetes Vermögen	64	0
Konsolidierungen	-857	0
Konzern Vermögenswerte	213.565	45.577

Volkswagen		Summe der Segmente		Überleitung		Konzern	
2008/09	2007/08	2008/09	2007/08	2008/09	2007/08	2008/09	2007/08
50.517	0	57.081	7.467	0	0	57.081	7.467
330	0	373	0	-373	0	0	0
50.847	0	57.454	7.467	-373	0	57.081	7.467
-1.925	0	-3.676	7.710	19	0	-3.657	7.710
163.330	0	172.359	26.272	41.206	19.305	213.565	45.577
0	0	53.653	19.256	0	0	53.653	19.256
0	0	56.116	12.423	0	0	56.116	12.423
5.179	0	5.816	569	0	0	5.816	569
353	0	353	0	0	0	353	0
8.613	0	10.329	1.362	0	0	10.329	1.362

Segmentinformationen nach Regionen

Bei den Informationen nach Regionen richten sich die Umsatzerlöse mit Dritten nach dem Sitz der Kunden und die langfristigen Vermögenswerte nach deren Standort. Die Angaben zu langfristigen Vermögenswerten beziehen sich auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Vermietete Vermögenswerte.

Mio. €	Deutschland		Übriges Europa und sonstige Regionen	
	2008/09	2007/08	2008/09	2007/08
Umsatzerlöse mit Dritten	16.328	1.367	24.048	2.805
Langfristige Vermögenswerte	44.580	1.946	19.303	111

IFRS 8 wurde für das Geschäftsjahr 2008/2009 frühzeitig angewendet. Die Vergleichswerte für das Geschäftsjahr 2007/2008 wurden entsprechend angepasst.

Nordamerika		Südamerika		Asien/Ozeanien		Konsolidierung		Konzern	
2008/09	2007/08	2008/09	2007/08	2008/09	2007/08	2008/09	2007/08	2008/09	2007/08
7.538	2.112	4.302	136	4.865	1.047	0	0	57.081	7.467
8.990	880	2.508	0	785	26	67	12	76.233	2.975

[36] Angaben gemäß § 160 Absatz 1 Nr. 8 Aktiengesetz

Mitteilung vom 5. August 2008

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

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

Davon sind der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung 13,16% der Stimmrechte (11.517.300 Stimmrechte von insgesamt 87.500.000 Stimmrechten) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnenden Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Porsche Automobil Holding SE jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Dipl. Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, FN 202342 m, mit dem Sitz in Salzburg und der Geschäftsanschrift Sonnleitenweg 12, 5020 Salzburg; Ferdinand Piëch GmbH, HRB 163967 des Amtsgerichts München, mit dem Sitz in Grünwald und der Geschäftsanschrift Karl-Valentin-Straße 23, DE-82031 Grünwald.

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

Mitteilung vom 6. August 2008

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

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

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

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

Mitteilungen vom 19. Dezember 2008

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

Zurechnung am 30. Dezember 2002

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

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

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

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

Zurechnung am 1. April 2002

Den Mitteilenden waren diese Stimmrechte am 1. April 2002 gemäß § 41 Abs. 2 Satz 1, § 22 Abs.

1 Satz 1 Nr. 1, § 22 Abs. 2 WpHG wie folgt zuzurechnen:

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

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

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

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

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

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

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

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

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

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

Mitteilung vom 14. Mai 2009

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

§ 21 Abs. 1 WpHG' sowie die 'Korrektur einer Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG' gehandelt hat.

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

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

Zurechnung am 30. Dezember 2002

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

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

Zurechnung zum heutigen Zeitpunkt

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

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

Mitteilung vom 1. September 2009

Am 01.09.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

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

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

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

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

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

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

Frankfurt am Main, den 1. September 2009“

[37] Nahe stehende Unternehmen und Personen

Nach IAS 24 müssen Personen oder Unternehmen, die die Porsche SE beherrschen oder von ihr beherrscht werden, angegeben werden. Im Rahmen eines Konsortialvertrages üben die Familien Porsche und Piëch direkt beziehungsweise indirekt eine Beherrschung auf die Porsche SE aus.

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, d. h. an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, diese jedoch nicht beherrschen, einschließlich naher Familienangehöriger. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2008/2009 Mitglieder des Aufsichtsrates und Vorstandes der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige.

Zu den Familien Porsche und Piëch und mit diesen verbundenen Unternehmen bestanden im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebes Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft in Höhe von 1.719,4 Mio. € (Vorjahr: 144,1 Mio. €) und Leistungsbeziehungen aus dem Designgeschäft in Höhe von 1,4 Mio. € (Vorjahr: 1,9 Mio. €).

Zur Besicherung eines an die Porsche AG ausgereichten Kredites, verpfändeten die Gesellschafter der Porsche Holding GmbH ein 20%iges Stammkapital-Paket der Porsche Holding GmbH sowie die Porsche GmbH, Salzburg ein 2,4%iges Volkswagen-Aktienpaket mit einer Sachhaftungsgrenze in Höhe von 600 Mio. €. Zur Besicherung eines weiteren an die Porsche AG ausgereichten Kredites verpfändeten die Gesellschafter der Porsche Holding GmbH ein 40%iges Stammkapital-Paket der Porsche Holding GmbH. Für die Dauer des Bestehens dieser Sicherheiten verpflichtet sich die Porsche AG zur Zahlung von Avalprovisionen an die Porsche GmbH, Salzburg in Höhe von 2,5% p.a. des jeweils besicherten Betrags und an die Gesellschafter der Porsche Holding GmbH in Höhe von 2,5% p.a. des jeweils besicherten Betrags. Für diese Provisionen wurde ein Betrag in Höhe von 10,4 Mio. € passiviert.

Daneben wurden von den Familien Porsche und Piëch gegenüber der Porsche AG Kfz-Dienstleistungen sowie Uhren- und Uhrenersatzteillieferungen erbracht. Diese sind für den Porsche-Konzern von untergeordneter Bedeutung und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Konditionen abgerechnet. Die Familien Porsche und Piëch gewährten der Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG zinslose Darlehen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €).

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen im Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Juli 2009 darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche-Konzern einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Vor dem Erreichen der Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG, d.h. zwischen dem 1. August 2008 und dem 5. Januar 2009, konnte die Porsche SE maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen-Konzern ausüben. Mit dem Volkswagen-Konzern bestanden in diesem Zeitraum Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft und Leistungsbeziehungen im Beratungs- und Entwicklungsbereich. Darüber hinaus wurden Aktien aus dem Pflichtangebot für Aktionäre der AUDI AG im Wert von 86 Mio. € an die Volkswagen AG vor dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung weiterveräußert. Die Liefer- und Leistungsbeziehungen wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet.

Seit dem 5. Januar 2009 kann die Porsche SE Beherrschung über nicht konsolidierte Tochtergesellschaften („control“ i. S. d. IAS 27) und gemeinschaftliche Führung beziehungsweise maßgeblichen Einfluss über Gemeinschaftsunternehmen beziehungsweise assoziierte Unternehmen des Volkswagen-Konzerns ausüben. Mit diesen Gesellschaften bestanden in diesem Zeitraum im Wesentlichen Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft. Diese wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet.

Nahe stehende Unternehmen und Personen

Mio.€	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2008/09	2007/08	2008/09	2007/08
Familien Porsche und Piëch	1.721	146	126	2
Volkswagen AG (vor Erstkonsolidierung)	183	113	527	989
Mitglieder des Vorstandes und Aufsichtsrates	0,5	0,2	0	0
Gemeinschaftsunternehmen	1.305	0	196	0
Assoziierte Unternehmen	1.336	0	89	0
Versorgungspläne	0,2	0	0,5	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	681	0	326	0
	5.227	259	1.265	991

Mio.€	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.7.2009	31.7.2008	31.7.2009	31.7.2008
Familien Porsche und Piëch	217	3	12	2
Volkswagen AG (vor Erstkonsolidierung)	0	18	0	22
Mitglieder des Vorstandes und Aufsichtsrates	0,1	0	0,3	0
Gemeinschaftsunternehmen	1.941	0	41	0
Assoziierte Unternehmen	20	0	12	0
Versorgungspläne	1	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	659	0	206	0
	2.838	21	271	24

Für den Vorstand und die Mitglieder des Aufsichtsrates sind im Geschäftsjahr 2008/09 kurzfristig fällige Leistungen in Höhe von 5,5 Mio. € (Vorjahr: 145,4 Mio. €), Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 71,0 Mio. € (Vorjahr: 0,0 Mio. €) sowie Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses in Höhe von 5,5 Mio. € (Vorjahr: 2,1 Mio. €) erbracht worden. Gegenüber Mitgliedern des Vorstandes und Aufsichtsrates wurden zudem Leistungen in Höhe von 0,5 Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €) erbracht, die im Wesentlichen aus Beziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft resultieren. Diese wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet. Darüber hinaus haben Unternehmen des Porsche-Konzerns mit Mitgliedern des Aufsichtsrates oder des Vorstandes als Personen in Schlüsselpositionen beziehungsweise mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

[38] Bezüge des Aufsichtsrates und des Vorstandes

Die Bezüge des Vorstandes bestehen aus einer Grundvergütung und einem vom Ergebnis abhängigen variablen Teil. Die Bezüge des Vorstandes sind ausschließlich kurzfristig fällig und betragen für das Geschäftsjahr 2008/09 75,0 Mio. € (Vorjahr: 143,5 Mio. €). Hierin sind Abfindungen in Höhe von 71,0 Mio. €, 3,3 Mio. € feste Bezüge und 0,7 Mio. € im Geschäftsjahr bezogene Aufsichtsratsvergütungen enthalten. Die im Vorjahresbetrag enthaltenen erfolgsabhängigen Komponenten belaufen sich auf 139,5 Mio. €. Die am 23. Juli 2009 neu bestellten Vorstände haben für das Geschäftsjahr von der Porsche SE keine Bezüge erhalten. Die Pensionsverpflichtungen für aktive Mitglieder des Vorstandes haben sich im Geschäftsjahr um 5,5 Mio. € (Vorjahr: 2,1 Mio. €) erhöht.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen belaufen sich auf 45,5 Mio. € (Vorjahr: 28,1 Mio. €). Es wurden Pensionszahlungen für diese Personengruppe in Höhe von 1,6 Mio. € geleistet (Vorjahr: 1,3 Mio. €).

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2008/2009 belaufen sich auf 1,5 Mio. € (Vorjahr: 1,9 Mio. €). Diese sind ebenfalls ausschließlich kurzfristig fällig.

Die Pensionsrückstellungen sind unter Anhangsangabe [26] ausgewiesen und entsprechend IAS 19 bewertet. Es bestehen keine weiteren Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsrat und Vorstand.

[39] Honorar des Abschlussprüfers

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer Ernst & Young GmbH gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	31.7.2009	31.7.2008
Abschlussprüfung	1.240	828
Sonstige Bestätigungsleistungen	765	6
Steuerberatungsleistungen	809	211
Sonstige Leistungen	2.221	1.002
	5.035	2.047

[40] Erklärung zum Corporate Governance Kodex

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

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 21. November 2008 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der www.volkswagenag.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 24. November 2008 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 19. Oktober 2009

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Michael Macht

Thomas Edig

Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzzeit)

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 19. Oktober 2009

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Michael Macht

Thomas Edig

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

„Wir haben den von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalspiegel und Anhang – sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. August 2008 bis 31. Juli 2009 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne diese Beurteilung einzuschränken, weisen wir auf die Ausführungen über die Chancen und Risiken der künftigen Entwicklung im Konzernlagebericht hin. Dort wird folgendes aufgeführt:

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

Stuttgart, 19. Oktober 2009

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Benzinger
Wirtschaftsprüfer

Strähle
Wirtschaftsprüfer

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

Mitglieder des Aufsichtsrates der Porsche Automobil Holding SE

Dr. Wolfgang Porsche

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

Uwe Hück

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

Hans Baur

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

Berthold Huber (ab 30.01.2009)

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

Prof. Dr. Ulrich Lehner

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

Peter Mosch (ab 30.01.2009)

- 1) Volkswagen AG, Wolfsburg
Audi AG, Ingolstadt

Bernd Osterloh (ab 30.01.2009)

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

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

Ferdinand K. Piëch

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

Dr. Hans Michel Piëch

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

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

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

Hans-Peter Porsche

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

Werner Weresch

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

Wolfgang Leimgruber (bis 30.01.2009)

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

Hansjörg Schmierer (bis 30.01.2009)

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

Walter Uhl (bis 30.01.2009)

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

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

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

- 1) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten
- 2) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Mitglieder des Vorstandes der Porsche Automobil Holding SE**Michael Macht (ab 23.07.2009)**

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

Thomas Edig (ab 23.07.2009)

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

Dr. Wendelin Wiedeking (bis 23.07.2009)

- 1) Volkswagen AG, Wolfsburg*
AUDI AG, Ingolstadt*
- 2) Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington*
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading*
Porsche Italia S.p.A., Padua*
Porsche Ibérica S.A., Madrid*
Porsche Japan K.K., Tokio*
Porsche Enterprises Inc., Wilmington*
Novartis AG, Basel

Holger P. Härter (bis 23.07.2009)

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

* bis 23.07.2009

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Juli 2009¹

Mio. €		31.7.2009	31.7.2008
Aktiva	Anlagevermögen		
	Immaterielle Vermögenswerte	.	0
	Sachanlagen	.	0
	Finanzanlagen	24.838	9.104
		24.838	9.104
	Umlaufvermögen		
	Forderungen	2.703	0
	Sonstige Vermögenswerte	1.202	12.639
	Wertpapiere	0	2.500
	Flüssige Mittel	2.164	6.030
	6.069	21.169	
	Rechnungsabgrenzungsposten	263	0
		31.170	30.273
Passiva	Eigenkapital		
	Gezeichnetes Kapital	175	175
	Kapitalrücklage	122	122
	Gewinnrücklagen	7.688	6.974
	Bilanzgewinn	8	2.190
		7.993	9.461
	Rückstellungen		
	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6	6
	Übrige Rückstellungen	3.365	2.111
		3.371	2.117
	Verbindlichkeiten		
	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.561	9.873
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4	0
	Übrige Verbindlichkeiten	9.241	8.822
		19.806	18.695
		31.170	30.273

¹ Der Jahresabschluss der Porsche SE ist nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften (HGB) erstellt und wird im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht. Der vollständige Jahresabschluss der Porsche SE kann bei der Porsche SE, Abteilung Finanzpresse und Investor Relations, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, angefordert werden.

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

Mio. €	2008/09	2007/08
Umsatzerlöse	5	0
Gesamtleistung	5	0
Sonstige betriebliche Erträge	52.790	8.345
Materialaufwand	0	.
Personalaufwand	-77	-52
Abschreibungen	.	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-55.407	-3.682
Beteiligungsergebnis	2.992	1.895
Zinsergebnis	-746	-289
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-443	6.217
Steuern	-553	-1.837
Jahresüberschuss /-fehlbetrag	-996	4.380
Entnahmen aus Gewinnrücklagen	1.004	0
Einstellung in Gewinnrücklagen	0	-2.190
Bilanzgewinn	8	2.190

Wesentliche Beteiligungen

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

¹ Indirekte Beteiligung.

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

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

¹ Indirekte Beteiligung.

		Kapitalanteil zum 31.7.2009 in %	
Vollkonsolidierte Unternehmen – Ausland	Volkswagen		
	Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V., Puebla, Mexiko	100,00 ¹	
	Volkswagen do Brasil Ltda., São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00 ¹	
	Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,00 ¹	
	Volkswagen of South Africa (Pty.) Ltd., Uitenhage, Südafrika	100,00 ¹	
	Scania AB, Södertälje, Schweden	49,29 ^{1,3}	
	S.A.S. Scania Holding France, Angers, Frankreich	100,00 ¹	
	Scania Europe Holding B.V., Zwolle, Niederlande	100,00 ¹	
	Scania CV AB, Södertälje, Schweden	100,00 ¹	
	Volkswagen (China) Investment Company Ltd., Peking, China	100,00 ¹	
	Volkswagen Group Services S.A., Brüssel, Belgien	100,00 ¹	
	Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande	100,00 ¹	
	VOLKSWAGEN FINANCE, S.A., Madrid, Spanien	100,00 ¹	
	Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes, Großbritannien	100,00 ¹	
	Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam, Niederlande	100,00 ¹	
	Volkswagen Financial Services Japan Ltd., Tokio, Japan	100,00 ¹	
	ŠkoFIN s.r.o., Prag, Tschechische Republik	100,00 ¹	
	Volkswagen Pon Fin8ancial Services B.V., Amersfoort, Niederlande	60,00 ¹	
	VW CREDIT, INC., Wilmington, Delaware, USA	100,00 ¹	
	VOLKSWAGEN LEASING SA DE CV, Puebla, Mexiko	100,00 ¹	
	VOLKSWAGEN BANK SA INSTITUCION DE BANCA MULTIPLE, Puebla, Mexiko	100,00 ¹	
	Finanzdienstleistungsgesellschaften Brasilien, São Paulo, Brasilien	100,00 ¹	
	Finanzdienstleistungsgesellschaften Argentinien, Buenos Aires, Argentinien	100,00 ¹	
	At Equity Beteiligungen	Shanghai-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China	50,00 ^{1,4}
		FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, China	40,00 ^{1,4}
		MAN Aktiengesellschaft, München	28,67 ^{1,5}
Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande		50,00 ^{1,4,6}	
LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande		- ¹	

¹ Indirekte Beteiligung.

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

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

⁴ Gemeinschaftsunternehmen.

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

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

Impressum

Herausgeber: Porsche Automobil Holding SE,
Stuttgart-Zuffenhausen © 2009

Fotografie:
Werkfotos Porsche AG

Gestalterische Konzeption: Atelier Lagally, Stuttgart
Gesamtherstellung: IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim