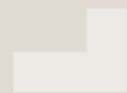
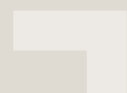




2011

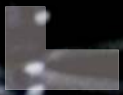




8	Brief an unsere Aktionäre
10	Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE
12	Bericht des Aufsichtsrats
22	Corporate Governance Bericht
28	Vergütungsbericht (Teil des Lageberichts)



40	Konzernlagebericht und Lagebericht der Porsche Automobil Holding SE		
40	Wesentliche Ereignisse	143	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
49	Geschäftsverlauf	144	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
53	Kapitalmarkt	145	Konzernbilanz
55	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	146	Konzern-Kapitalflussrechnung
60	Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB)	147	Konzern-Eigenkapitalspiegel
64	Wertsteigernde Faktoren	148	Konzernanhang
96	Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung	234	Bilanzeit
128	Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	235	Bestätigungsvermerk
128	Prognosebericht und Ausblick	236	Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
132	Märkte	239	Bilanz der Porsche Automobil Holding SE
		240	Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE





AN UNSERE AKTIONÄRE



A large, light gray graphic of the number '1' is centered on the page. The '1' is composed of a vertical bar and a horizontal base, with a thick, curved line arching over it to form a partial circle. The text 'BRIEF AN UNSERE AKTIONÄRE' is positioned to the left of the top of the '1'.

BRIEF AN UNSERE AKTIONÄRE

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Porsche Automobil Holding SE fährt auf Erfolgskurs und hat das Geschäftsjahr 2011 grundsollide abgeschlossen. Die Finanzlage des Konzerns hat sich – verglichen mit dem Vorjahr – deutlich verbessert. Mit der Kapitalerhöhung ist der Gesellschaft im April 2011 ein Netto-Emissionserlös von rund 4,9 Milliarden Euro zugeflossen. Wir haben den gesamten Betrag sowie weitere freie Liquidität zur Tilgung von Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt fünf Milliarden Euro verwendet. Dadurch lag die Nettoliquidität – also die flüssigen Mittel vermindert um die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten – am 31. Dezember 2011 nur noch bei minus 1,5 Milliarden Euro. Ein Jahr zuvor hatte diese noch minus 6,3 Milliarden Euro betragen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Der Porsche SE Konzern ist nicht nur weitgehend entschuldet, sondern durch die Dividendeneinnahmen unserer beiden Beteiligungen, der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH, ist auch die Liquiditätslage der Gesellschaft sehr erfreulich.

Die Porsche SE profitiert von den Stärken von Volkswagen und Porsche. Der Volkswagen Konzern konnte 2011 zum ersten Mal in seiner Geschichte mehr als acht Millionen Fahrzeuge in einem Geschäftsjahr verkaufen. Die insgesamt 8,3 Millionen ausgelieferten Einheiten bedeuteten einen Anstieg um rund 15 Prozent. Bemerkenswert ist dabei, dass die Auslieferungszahlen in allen zwölf Monaten des Berichtsjahres höher waren als in den jeweiligen Vorjahresmonaten. Beim operativen Ergebnis gelang es dem Volkswagen Konzern, den Rekordwert des Vorjahres noch einmal um fast 60 Prozent auf 11,3 Milliarden Euro zu verbessern.

Auch für die Porsche AG war das zurückliegende Jahr das erfolgreichste in der Unternehmensgeschichte. Erstmals verkaufte der Stuttgarter Sportwagenhersteller in einem Geschäftsjahr mehr als 100.000 Fahrzeuge; die rund 117.000 abgesetzten Einheiten bedeuteten einen Anstieg um 21 Prozent. Und das operative Ergebnis stieg zum ersten Mal auf über zwei Milliarden Euro, im Vergleich mit dem Vorjahr erreichte die Porsche AG damit einen Zuwachs von 22 Prozent auf 2,05 Milliarden Euro.

In beiden Unternehmen geben sich Management und Beschäftigte nicht mit dem Erreichten zufrieden. Volkswagen und Porsche streben mit ihrer jeweiligen „Strategie 2018“ langfristig Spitzenpositionen an: Volkswagen will bis 2018 die Nummer eins der globalen Automobilindustrie sein; Porsche will sich langfristig als der weltweit erfolgreichste Hersteller exklusiver Sportwagen etablieren.



Diese Ziele sind ohne Frage ehrgeizig, aber sie sind erreichbar. Denn beide Unternehmen verfügen über alle notwendigen Voraussetzungen, um ihre Visionen umzusetzen: begeisternde Fahrzeuge wie den neuen Porsche 911, den Audi A3 und den Volkswagen up!, faszinierende Marken, effiziente Fertigungsstrukturen – und nicht zuletzt hoch motivierte und qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Perfektion, Innovation und verantwortungsvolles Handeln tagtäglich leben.

Den nächsten großen Schritt streben Porsche und Volkswagen unverändert an: die Schaffung des integrierten Automobilkonzerns, von dem Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre gleichermaßen profitieren werden.

Die Verschmelzung im Rahmen und im Zeitplan der im Jahr 2009 geschlossenen Grundlagenvereinbarung musste im September 2011 von der Porsche SE und der Volkswagen AG abgesagt werden. Im Nachgang zu dieser Entscheidung wurde die Prüfung eingeleitet, ob es neben den in der Grundlagenvereinbarung enthaltenen Put-/Call-Optionen weitere für alle Beteiligten umsetzbare Möglichkeiten gibt, um das Ziel des integrierten Automobilkonzerns zu wirtschaftlich sinnvollen Bedingungen zu erreichen.

Unabhängig davon, welchen Weg in die gemeinsame Zukunft wir letztendlich gehen werden – eines steht fest: Im integrierten Automobilkonzern werden Volkswagen und Porsche ihr operatives Geschäft noch enger miteinander verknüpfen, bestehende Ressourcen und Kapazitäten gemeinsam nutzen sowie die große Erfahrung und das Know-how, das beide Partner einbringen, zielgerichtet bündeln können. Dadurch verschaffen sie sich gegenüber dem Wettbewerb entscheidende Vorteile und können ihre Zukunftschancen noch einmal deutlich verbessern. Als Aktionärinnen und Aktionäre der Porsche SE werden Sie an dieser Erfolgsschritt teilhaben können.

A handwritten signature in blue ink, reading "Martin Winterkorn". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Wolfgang Porsche

Diplom-Kaufmann
Vorsitzender

Prof. Dr. Ulrich Lehner

Mitglied des Gesellschafterausschusses
der Henkel AG & Co. KGaA

Uwe Hück*

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

Peter Mosch*

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

Bernd Osterloh*

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

Seine Exzellenz Scheich

Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani

Chairman des Boards der Qatar Foundation
International, USA
Board-Mitglied der Qatar National Bank,
von InvestCorp und des
Qatar Foundation Endowment Fund

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

Ferdinand K. Piëch

Diplom-Ingenieur ETH

Dr. Hans Michel Piëch

Rechtsanwalt

Hans Baur (bis 31. Dezember 2011)*

Diplom-Ingenieur
Gewerkschaftssekretär

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Beteiligungsmanagement

Hansjörg Schmierer (seit 23. Januar 2012)

Geschäftsführer Verwaltungsstelle
IG Metall Stuttgart

Werner Weresch*

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

Berthold Huber*

1. Vorsitzender der IG-Metall

* Arbeitnehmervertreter
Stand 31. Dezember 2011

Mitglieder des Vorstands

Prof. Dr. rer. nat. Dr.-Ing. E.h. Martin Winterkorn
Diplom-Ingenieur

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

Matthias Müller
Diplom-Informatiker

Produkte und Technik
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Hans Dieter Pötsch
Diplom-Wirtschaftsingenieur

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

Thomas Edig (bis 29. Februar 2012)
Diplom-Betriebswirt (BA)

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

Philipp von Hagen (seit 1. März 2012)
B.Sc. (Economics), M.Phil. (Economics)



BERICHT DES
AUFSICHTSRATS

Sehr geehrte Damen und Herren,

im April 2011 gelang es der Porsche SE, trotz schwieriger Rahmenbedingungen an den Kapitalmärkten die in der Hauptversammlung am 30. November 2010 beschlossene Kapitalerhöhung erfolgreich abzuschließen. Mit dem Netto-Emissionserlös in Höhe von rund 4,9 Milliarden Euro konnten die Bankverbindlichkeiten der Porsche SE signifikant reduziert werden. Im Übrigen stand das abgelaufene Geschäftsjahr 2011 ganz im Zeichen der beabsichtigten Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit der Volkswagen AG. Die für die in der Grundlagenvereinbarung vorgesehene Verschmelzung mit der Volkswagen AG erforderlichen Verschmelzungsbeschlüsse sollten entsprechend den Vorgaben der Grundlagenvereinbarung in jeweils außerordentlichen Hauptversammlungen der Porsche SE und der Volkswagen AG im Dezember 2011 gefasst werden. Die Vorbereitungen für die Verschmelzung wurden jedoch am 8. September 2011 eingestellt, da die Unternehmen in den Verhandlungen über die Verschmelzung keine Einigung über das Umtauschverhältnis erzielen konnten. Nach Ansicht beider Unternehmen konnte die Verschmelzung damit nicht mehr im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung verwirklicht werden. Am gemeinsamen Ziel, den integrierten Automobilkonzern zu verwirklichen, halten beide Unternehmen aber fest. Sie prüfen, ob hierfür Alternativen zu den in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Maßnahmen zur Verfügung stehen.

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

Der Aufsichtsrat tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr in vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung. Im Falle ihrer Abwesenheit bei den Sitzungen haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt. Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz Bin Jassim Al-Thani war bei weniger als der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen anwesend.



Zusammenarbeit zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstand

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

Der Aufsichtsrat befasste sich mit der angestrebten Schaffung des integrierten Automobilkonzerns und sonstigen grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Liquiditäts-, Investitions- und Personalplanung. Er stimmte nach eingehender Prüfung sämtlichen Angelegenheiten zu, die ihm vom Vorstand entsprechend der Mitbestimmungsvereinbarung, der Satzung oder der Geschäftsordnung des Vorstands zur Beschlussfassung oder Zustimmung vorgelegt wurden. Solche Angelegenheiten waren insbesondere das Stimmverhalten in der ordentlichen Hauptversammlung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft in Bezug auf die Entlastung der Verwaltung für das Rumpfgeschäftsjahr 2010, die Zustimmung zum (Rück-)Erwerb des 50,1 Prozent-Anteils an der Porsche Zwischenholding GmbH, der im Jahr 2009 an einen Treuhänder übertragen worden war, sowie die Zustimmung zum Beschluss des Vorstands über den Austausch einer Stammaktienurkunde und dem Abschluss einer Vereinbarung über den Austausch einer Aktienurkunde mit den Eigentümern der Stammaktienurkunde im Nachgang zu der Kapitalerhöhung.

Der Aufsichtsrat hat überwacht, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führte. Die Überwachung bezog sich auch auf angemessene Maßnahmen zur Risikoversorge und Compliance. Der Aufsichtsrat hat ferner überwacht, dass der Vorstand die ihm nach § 91 Abs. 2 AktG obliegenden Maßnahmen in geeigneter Form getroffen hat und dass das danach einzurichtende Risikoüberwachungssystem effektiv arbeitet.

Schwerpunkte der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2011

In der Sitzung am 15. März 2011 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahres- und Konzernabschluss für das Rumpfgeschäftsjahr 2010. Außerdem beriet der Aufsichtsrat die Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung am 17. Juni 2011 und entschied über seine Beschlussvorschläge an die Hauptversammlung. Schließlich ließ sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung umfassend über den Stand der Vorbereitungen und der Durchführung der am 30. November 2010 von der Hauptversammlung der Porsche SE beschlossenen Kapitalerhöhung unterrichten.

In der darauf folgenden Sitzung am 9. Juni 2011 berichtete der Vorstand über die Ende März/Anfang April 2011 erfolgreich durchgeführte Kapitalerhöhung der Porsche SE. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit der Stimmabgabe in der ordentlichen Hauptversammlung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft bei der Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat. Außerdem beschloss der Aufsichtsrat die Bildung eines Verschmelzungsausschusses, der an Stelle des Aufsichtsrats die gesetzlich erforderlichen oder sonst zweckmäßigen Beschlüsse im Zusammenhang mit der angestrebten Verschmelzung auf die Volkswagen AG fassen sollte.

In der dritten Sitzung des Geschäftsjahres 2011, die am 5. Oktober 2011 stattfand, ließ sich der Aufsichtsrat ausführlich über den Stand der Aktivitäten zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns mit Porsche und Volkswagen informieren. Einen Schwerpunkt bildeten dabei die Gründe für die Entscheidung zur Beendigung der Verschmelzungsvorbereitungen. Dabei wurde auch der Stand der laufenden Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE und der Ermittlungsverfahren gegen ehemalige Vorstandsmitglieder thematisiert. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit der ergebniswirksamen, aber liquiditätsneutralen Anpassung der Bewertung der Put-/Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Ferner verabschiedete der Aufsichtsrat die Entsprechenserklärung gemäß § 161 Abs. 1 AktG. Außerdem stimmte der Aufsichtsrat dem Beschluss des Vorstands über den im Nachgang zur Kapitalerhöhung erfolgenden Austausch einer Stammaktienurkunde gegen acht neue Stammaktienurkunden und dem Abschluss einer Vereinbarung über den Austausch einer Aktienurkunde mit den Eigentümern der Stammaktienurkunde zu.

In seiner Sitzung am 25. November 2011 informierte sich der Aufsichtsrat über den Ende Oktober 2011 vereinbarten neuen Konsortialkredit in Höhe von bis zu 3,5 Milliarden Euro und die laufende Prüfung von Alternativen zu den in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Maßnahmen zur Vollendung des integrierten Automobilkonzerns.

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Dezember 2011 berichtete der Vorstand über den Stand der Prüfungen von Alternativen zu den in der Grundlagenvereinbarung vorgesehenen Maßnahmen. Außerdem stimmte der Aufsichtsrat dem Erwerb des 50,1 Prozent-Anteils an der Porsche Zwischenholding GmbH, der im Jahr 2009 als Sicherheit an einen Treuhänder übertragen worden war, durch die Porsche SE zu.

Effiziente Arbeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats

Zur Wahrnehmung seiner Aufgaben hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum insgesamt fünf Ausschüsse eingerichtet, die die Arbeit im Plenum effektiv unterstützten bzw. unterstützen. Dies sind zum einen als permanente Ausschüsse der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss sowie der Nominierungsausschuss. Zum anderen hat der Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 temporäre Ausschüsse eingerichtet, und zwar den am 30. August 2011 aufgelösten Kapitalerhöhungsausschuss sowie den Verschmelzungsausschuss, der nach Beendigung der Verschmelzungsvorbereitungen in „Ausschuss integrierter Automobilkonzern“ umbenannt wurde und dessen Kompetenzen erweitert wurden.

Die Ausschüsse bereiten Beschlüsse des Aufsichtsrats sowie Themen vor, die im Plenum zu behandeln sind. Darüber hinaus wurden dem Kapitalerhöhungsausschuss sowie dem Verschmelzungsausschuss, der nach Beendigung der Verschmelzungsvorbereitungen als „Ausschuss integrierter Automobilkonzern“ fortgeführt wird, im gesetzlich zulässigen Rahmen Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats übertragen.

Präsidialausschuss

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

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und jeweils einem aus der Mitte des Aufsichtsrats zu wählenden Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter zusammen. Neben dem Aufsichtsratsvorsitzenden Herrn Dr. Wolfgang Porsche sowie dessen Stellvertreter Herrn Uwe Hück gehören Herr Dr. Hans Michel Piëch als Vertreter der Anteilseigner und Herr Bernd Osterloh als Vertreter der Arbeitnehmer dem Präsidialausschuss an. Der Präsidialausschuss tagte im Geschäftsjahr 2011 viermal, und zwar jeweils unmittelbar vor den ordentlichen Aufsichtsratssitzungen. Dabei wurden die jeweiligen Tagesordnungspunkte der anschließenden Aufsichtsratssitzungen thematisiert.

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

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich insbesondere mit der Überwachung der Rechnungslegungsprozesse, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Compliance Systems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung.

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, Herrn Prof. Dr. Ulrich Lehner als Vorsitzendem sowie den Herren Uwe Hück, Bernd Osterloh und Dr. Ferdinand Oliver Porsche. Der Prüfungsausschuss tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 viermal und berichtete dem Aufsichtsratsplenium regelmäßig über seine Tätigkeit.

In seiner Sitzung am 7. März 2011 befasste sich der Prüfungsausschuss schwerpunktmäßig mit dem Jahres- und Konzernabschluss für das Rumpfgeschäftsjahr 2010, dem aktuellen Risikobericht und der Planung für das Geschäftsjahr 2011. Ferner gab der Prüfungsausschuss seine Empfehlung zur Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2011 ab. In der darauf folgenden Sitzung am 29. April 2011 behandelte der Prüfungsausschuss die Zwischenmitteilung für das erste Quartal 2011 und den aktuellen Risikobericht und ließ sich über die erfolgreich durchgeführte Kapitalerhöhung unterrichten. Schwerpunkt der Sitzung am 27. Juli 2011 war der Halbjahresfinanzbericht 2011, die Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH sowie der Prüfungsauftrag, die Prüfungsschwerpunkte und die Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer des Geschäftsjahres 2011. In seiner letzten Sitzung im Geschäftsjahr 2011 am 26. Oktober 2011 befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit der Zwischenmitteilung für das dritte Quartal 2011 und dem aktuellen Risikobericht. Dabei beschäftigte sich der Prüfungsausschuss auch mit der nicht liquiditätswirksamen Anpassung der Bewertung der zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG vereinbarten Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Die Anpassung war erforderlich geworden, da die Porsche SE und die Volkswagen AG in den Verhandlungen über die Verschmelzung keine Einigung über das Umtauschverhältnis erzielen konnten und die Vorbereitungen für die Verschmelzung am 8. September 2011 eingestellt wurden.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss spricht Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern aus. Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, der auch Vorsitzender des Nominierungsausschusses ist, sowie drei weiteren Vertretern der Anteilseigner. Neben Herrn Dr. Wolfgang Porsche als Ausschussvorsitzendem gehören dem Nominierungsausschuss derzeit die Herren Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch, Dr. Hans Michel Piëch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche an.

Im Berichtszeitraum tagte der Nominierungsausschuss nicht.

Kapitalerhöhungsausschuss

Der Aufsichtsrat hat in einem am 23. Februar 2011 eingeleiteten Umlaufverfahren den Kapitalerhöhungsausschuss gebildet. Aufgabe des Kapitalerhöhungsausschusses war es, an Stelle des Aufsichtsratsplenums über die Zustimmung zu den vom Vorstand nach Maßgabe des Kapitalerhöhungsbeschlusses der Hauptversammlung der Porsche SE am 30. November 2010 festzulegenden Einzelheiten der Kapitalerhöhung zu entscheiden und die Fassung von § 4 Abs. 1 der Satzung der Porsche SE (Grundkapital) entsprechend dem Umfang der Durchführung der Kapitalerhöhung anzupassen.

Der Kapitalerhöhungsausschuss war für die Zeit bis zum 30. August 2011 gebildet worden. Mit Ablauf dieses Datums wurde der Kapitalerhöhungsausschuss aufgelöst. Der Kapitalerhöhungsausschuss bestand aus insgesamt sechs Mitgliedern, den Herren Dr. Wolfgang Porsche, Uwe Hück, Prof. Dr. Ulrich Lehner, Hans Baur, Bernd Osterloh und Dr. Hans Michel Piëch. Zum Vorsitzenden des Kapitalerhöhungsausschusses war Herr Dr. Wolfgang Porsche, zum stellvertretenden Vorsitzenden Herr Uwe Hück bestellt worden.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 fanden insgesamt drei Sitzungen des Kapitalerhöhungsausschusses statt. In seiner ersten Sitzung am 21. März 2011 stimmte der Kapitalerhöhungsausschuss dem Beschluss des Vorstands zur Festlegung einer Preisspanne zu, innerhalb derer der Bezugspreis für die im Rahmen der Kapitalerhöhung auszugebenden neuen Aktien der Porsche SE festgelegt werden soll. In der folgenden Sitzung am 27. März 2011 erteilte der Ausschuss dem Beschluss des Vorstands zur Festsetzung des konkreten Bezugspreises für die neuen Aktien und der weiteren Details und Bedingungen der Kapitalerhöhung seine Zustimmung. In seiner letzten Sitzung am 13. April 2011 stimmte der Kapitalerhöhungsausschuss dem Beschluss des Vorstands über die Konkretisierung des finalen Umfangs der Durchführung der Kapitalerhöhung zu und beschloss, § 4 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft (Grundkapital) entsprechend der Durchführung der Kapitalerhöhung anzupassen.

Verschmelzungsausschuss bzw. Ausschuss integrierter Automobilkonzern

Der Aufsichtsrat bildete am 9. Juni 2011 den Verschmelzungsausschuss, der an Stelle des Aufsichtsratsplenums die gesetzlich erforderlichen oder sonst zweckmäßigen Beschlüsse im Zusammenhang mit der angestrebten Verschmelzung mit der Volkswagen AG fassen sollte, soweit die Beschlussfassung nicht gemäß § 107 Abs. 3 Satz 3 AktG zwingend dem Plenum des Aufsichtsrats vorbehalten war. Der Verschmelzungsausschuss bestand aus vier Mitgliedern, den Herren Dr. Wolfgang Porsche, Uwe Hück, Prof. Dr. Ulrich Lehner und Werner Weresch. In seiner einzigen Sitzung am 8. September 2011 informierte sich der Verschmelzungsausschuss über den Stand der laufenden Schadensersatzklagen gegen die Porsche SE, der Ermittlungsverfahren, der Verschmelzungsbewertung und der Verhandlungen mit der Volkswagen AG.

In einem am 20. Oktober 2011 eingeleiteten Umlaufverfahren beschloss der Aufsichtsrat, die Kompetenzen des Verschmelzungsausschusses zu erweitern, diesen auf sechs Mitglieder zu vergrößern und in „Ausschuss integrierter Automobilkonzern“ umzubenennen. Zusätzlich zu seinen bisherigen oben genannten Aufgaben wurde dem Ausschuss die Kompetenz übertragen, anstelle des Aufsichtsratsplenums die gesetzlich erforderlichen oder sonst zweckmäßigen Beschlüsse im Zusammenhang mit der Herstellung des integrierten Automobilkonzerns zu fassen. Diese Übertragung erfolgte jeweils nur, soweit die Beschlussfassung nicht gemäß § 107 Abs. 3 Satz 3 AktG dem Aufsichtsratsplenum vorbehalten ist. Nach den Vorgaben des Aufsichtsratsbeschlusses hat die Beschlussfassung im Ausschuss integrierter Automobilkonzern einstimmig zu erfolgen. Der Ausschuss wurde bis zum 31. Dezember 2012 gebildet.

Zusätzlich zu den bereits genannten vier Mitgliedern wurden die Herren Dr. Hans Michel Piëch und Hans Baur zu Mitgliedern des Ausschusses integrierter Automobilkonzern gewählt. Durch sein Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat zum 31. Dezember 2011 schied Herr Baur zu diesem Zeitpunkt auch aus dem Ausschuss integrierter Automobilkonzern aus. Zu seinem Nachfolger im Ausschuss bestimmte der Aufsichtsrat Herrn Hansjörg Schmierer, aufschiebend bedingt durch seine gerichtliche Bestellung zum Aufsichtsratsmitglied, die das Amtsgericht Stuttgart am 23. Januar 2012 vornahm.

Der Ausschuss tagte im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 zweimal. In seiner Sitzung am 25. November 2011 informierte sich der Ausschuss integrierter Automobilkonzern über die laufende Prüfung von Alternativen zu den in der Grundlageneinbarung vorgesehenen Maßnahmen zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns.

In der zweiten Sitzung des Ausschusses integrierter Automobilkonzern, die am 16. Dezember 2011 stattfand, berichtete der Vorstand erneut über den Stand der Prüfung von Alternativen zu den in der Grundlageneinbarung vorgesehenen Maßnahmen.

Corporate Governance

Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt und intensiv erörtert, im Oktober 2011 die Entsprechenserklärung nach § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht. Die aktuelle Entsprechenserklärung ist im Corporate Governance Bericht als Teil des Geschäftsberichts 2011 vollständig wiedergegeben. Der Aufsichtsrat überprüfte die Effizienz seiner Tätigkeit im Wege der Selbstevaluierung.

Aufgrund des Einflusses einzelner Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE auf Stammaktionäre der Porsche SE oder der in den Aufsichtsräten der Porsche SE und der Volkswagen AG bestehenden Doppelmandate einzelner Aufsichtsratsmitglieder können bei diesen Aufsichtsratsmitgliedern Interessenkonflikte entstehen.

Vor diesem Hintergrund wurde bei der Umsetzung des Kapitalerhöhungsbeschlusses der Hauptversammlung der Porsche SE vom 30. November 2010 ein Kapitalerhöhungsausschuss eingerichtet. Durch die personelle Besetzung des Kapitalerhöhungsausschusses mit vier von sechs Mitgliedern, bei denen das Bestehen der oben genannten Interessenkonflikte strukturell ausgeschlossen war, sollten die Auswirkungen von möglichen Interessenkonflikten bei dem Ausschussvorsitzenden Dr. Wolfgang Porsche und dem Ausschussmitglied Dr. Hans Michel Piëch weiter begrenzt werden.

Soweit konkrete Interessenkonflikte bestanden, wurde der betreffende Interessenkonflikt dem entscheidenden Ausschuss oder dem Plenum gegenüber offen gelegt. Dies betraf im abgelaufenen Geschäftsjahr bei der Umsetzung der Kapitalerhöhung die Zustimmungsbeschlüsse des Kapitalerhöhungsausschusses zur Festlegung der Bezugspreisspanne und zur Festsetzung des Bezugspreises für die neuen Aktien der Porsche SE. Die von dem Interessenkonflikt betroffenen Personen Dr. Wolfgang Porsche und Dr. Hans Michel Piëch haben an den jeweiligen Abstimmungen teilgenommen. Dabei haben sie sich bei ihrem Abstimmverhalten ausschließlich vom Unternehmensinteresse der Porsche SE leiten lassen.

Bei der Beschlussfassung in einem Umlaufverfahren über eine Änderung der zwischen der Porsche SE und den fünf unmittelbaren Familien-Stammaktionären der Porsche SE geschlossenen Kapitalerhöhungszusage haben sich die vier Aufsichtsratsmitglieder Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Prof. Dr. Ferdinand K. Piëch und Dr. Hans Michel Piëch, die auf die fünf unmittelbaren Familien-Stammaktionären der Porsche SE einen beherrschenden Einfluss ausüben, der Stimme enthalten.

Jahres- und Konzernabschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2011

Der vom Vorstand der Porsche SE aufgestellte Jahresabschluss und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2011 sind unter Einbeziehung der Buchführung und des mit dem Lagebericht zusammengefassten

Konzernlageberichts von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, geprüft worden. Der Abschlussprüfer hat keine Einwendungen erhoben und dies in uneingeschränkten Bestätigungsvermerken bescheinigt.

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns im Geschäftsjahr 2011 beläuft sich vor Steuern auf 28 Millionen Euro. Das Ergebnis nach Steuern beträgt 59 Millionen Euro. Der Jahresabschluss der Porsche SE weist einen Jahresüberschuss von 146 Millionen Euro und einen Bilanzgewinn von 232 Millionen Euro auf.

Die durch den Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Prüfungsausschuss gesetzten Prüfungsschwerpunkte der Abschlussprüfung waren die Bilanzierung der im April 2011 bei der Porsche SE durchgeführten Kapitalerhöhung sowie die Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

Gegenstand der Abschlussprüfung war gemäß § 313 AktG auch der Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (§ 312 AktG).

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

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

Der Prüfungsausschuss hat in seiner Sitzung am 1. März 2012 den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns geprüft und wesentliche Abschluss Themen, insbesondere die Bilanzierung der im April 2011 bei der Porsche SE durchgeführten Kapitalerhöhung sowie die Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss prüfte dabei die Zweckmäßigkeit der Bilanzierung und ob die gesetzlichen Anforderungen bei der Erstellung des Konzern- und Jahresabschlusses sowie des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts eingehalten wurden und ob die Darstellungen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft und des Konzerns widerspiegeln. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Prüfungsausschusses zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE erläutert und dem Ausschuss für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden.

Der Prüfungsausschuss beschloss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den Jahres- und Konzernabschluss zu billigen. Ferner wurde die Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers gemäß Ziffer 7.2.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex eingeholt. Der Prüfungsausschuss beschloss darauf hin, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, der ordentlichen Hauptversammlung am 25. Juni 2012 zur Wahl des Abschlussprüfers vorzuschlagen.

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Art. 9 Abs. 1 Lit. c (ii) SE-VO, § 170 Abs. 1 und 2 AktG vorgelegten Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers in seiner Sitzung am 9. März 2012 eingehend geprüft und erörtert. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erstattete in diesem Zusammenhang einen ausführlichen Bericht über die Behandlung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts im Prüfungsausschuss. Die Prüfung des Aufsichtsrats bezog sich dabei insbesondere auf die Bilanzierung der im April 2011 bei der Porsche SE durchgeführten Kapitalerhöhung sowie die Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Vertreter des Abschlussprüfers haben an der Sitzung des Aufsichtsrats zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Insbesondere haben die Vertreter des Abschlussprüfers die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Porsche SE und des Konzerns erläutert und dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung gestanden.

Der Aufsichtsrat stimmt den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Stuttgart, zu. Als abschließendes Ergebnis seiner eigenen Prüfungen hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2011 entsprechend der Empfehlung des Prüfungsausschusses gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht des Vorstands erklärt sich der Aufsichtsrat einverstanden. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Der Vorstand hat gemäß Art. 9 Abs. 1 Lit. c (ii) SE-VO, § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2011 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

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

Der Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt. Beide wurden in den Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats am 1. bzw. 9. März 2012 eingehend erörtert und insbesondere auf Vollständigkeit und Richtigkeit überprüft. Vertreter des Abschlussprüfers nahmen an diesen Sitzungen teil, berichteten über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung des Abhängigkeitsberichts und standen dem Prüfungsausschuss bzw. Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

In der Sitzung am 9. März 2012 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem noch nicht rechtskräftigen Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 29. Februar 2012, durch das der Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. Januar 2010 über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2008/09 für nichtig erklärt wurde. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Revision gegen sein Urteil nicht zugelassen. Die Gesellschaft wird hiergegen Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesgerichtshof einlegen.

Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

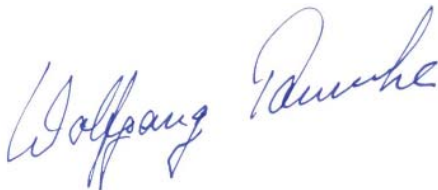
Herr Thomas Edig hat sein Vorstandsmandat im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat mit Wirkung zum 29. Februar 2012 niedergelegt. An seiner Stelle wurde zum 1. März 2012 Herr Philipp Alexander Edward von Hagen in den Vorstand der Porsche SE berufen. Der Aufsichtsrat bedankt sich bei Herrn Edig für seinen engagierten unternehmerischen Einsatz.

Herr Hans Baur hat sein Amt als Aufsichtsratsmitglied der Porsche SE zum 31. Dezember 2012 niedergelegt. An seiner Stelle wurde Herr Hansjörg Schmierer am 23. Januar 2012 gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Der Aufsichtsrat bedankt sich herzlich bei Herrn Baur für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Dank

Der Aufsichtsrat spricht dem Vorstand und allen Mitarbeitern für die im abgelaufenen Geschäftsjahr geleistete hervorragende Arbeit und ihren unermüdlichen Einsatz seinen herzlichen Dank und höchste Anerkennung aus.

Stuttgart, den 9. März 2012



Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

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

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB finden Sie auf unserer Internetseite unter www.porsche-se.com/pho/de/investorrelations/erklaerung/.

Unternehmensverfassung der Porsche Automobil Holding SE

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

Hauptversammlung als wesentliche Kernelemente der Unternehmensverfassung.

Unternehmensleitung durch den Vorstand

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

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

Rechtsgeschäfte mit Stammaktionären oder Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE.

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

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

Überwachung der Unternehmensleitung durch den Aufsichtsrat

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

Der Aufsichtsrat besteht aus zwölf Mitgliedern. Größe und Zusammensetzung des Aufsichtsrats bestimmen sich nach den europäischen SE-Vorschriften. Diese werden ergänzt durch die mit Vertretern der europäischen Porsche Arbeitnehmer abgeschlossene Mitbestimmungsvereinbarung, in der die Kompetenzen

der Arbeitnehmer im Betriebsrat der Porsche SE sowie das Verfahren zur Wahl des SE-Betriebsrats und die Vertretung der Arbeitnehmer im SE-Aufsichtsrat festgelegt sind, sowie entsprechende Satzungsregelungen. Der Aufsichtsrat der Porsche SE wird paritätisch durch Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter besetzt, wobei die Grundzüge der deutschen Mitbestimmung auf die Porsche SE übertragen wurden. Keines der aktuellen Aufsichtsratsmitglieder ist ein ehemaliges Mitglied des Vorstands der Porsche SE bzw. der Porsche AG. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats gehören ihm eine ausreichende Anzahl unabhängiger Mitglieder an.

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

Der Aufsichtsrat hat aktuell vier Ausschüsse gebildet: Dies sind zum einen der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss sowie der Nominierungsausschuss als permanente Ausschüsse. Zum anderen hat der Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2011 temporäre Ausschüsse eingerichtet, und zwar den am 30. August 2011 aufgelösten Kapitalerhöhungsausschuss sowie den Verschmelzungsausschuss, der nach Beendigung der Verschmelzungsvorbereitungen in „Ausschuss integrierter Automobilkonzern“ umbenannt wurde.

Der Präsidialausschuss fungiert als Personalausschuss und entscheidet in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte. Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Überwachung der Geschäftsführung und befasst sich mit der Überprüfung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Compliance Systems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung. Der Nominierungsausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern.

Dem Kapitalerhöhungsausschuss wurden die nach Gesetz, Satzung und Hauptversammlungsbeschluss dem Aufsichtsrat bei der beschlossenen Kapitalerhöhung obliegenden Aufgaben übertragen. Er war insbesondere ermächtigt, anstelle des Aufsichtsrats über die Zustimmung zu den Entscheidungen des Vorstands zu den weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung, insbesondere zur Festsetzung des Bezugspreises, der Höchstzahl der zum Bezug anzubietenden Aktien und des resultierenden Bezugsverhältnisses sowie der weiteren Bedingungen für die Ausgabe der neuen Aktien zu entscheiden. Darüber hinaus war der Kapitalerhöhungsausschuss ermächtigt, anstelle des Aufsichtsrats über die Anpassung der Fassung von § 4 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft (Grundkapital) entsprechend der Durchführung der Kapitalerhöhung zu entscheiden.

Der Aufsichtsrat bildete am 9. Juni 2011 den Verschmelzungsausschuss, der an Stelle des Aufsichtsratsplenums die gesetzlich erforderlichen oder sonst zweckmäßigen Beschlüsse im Zusammenhang mit der angestrebten Verschmelzung mit der Volkswagen AG fassen sollte, soweit die Beschlussfassung nicht gemäß § 107 Abs. 3 Satz 3 AktG zwingend dem Plenum des Aufsichtsrats vorbehalten war.

In einem am 20. Oktober 2011 eingeleiteten Umlaufverfahren beschloss der Aufsichtsrat, die Kompetenzen des Verschmelzungsausschusses zu erweitern, diesen auf sechs Mitglieder zu vergrößern und in „Ausschuss integrierter Automobilkonzern“ umzubenennen. Zusätzlich zu seinen bisherigen oben genannten Aufgaben wurde dem Ausschuss die Kompetenz übertragen, anstelle des Aufsichtsratsplenums die gesetzlich erforderlichen oder sonst zweckmäßigen Beschlüsse im Zusammenhang mit der Herstellung des integrierten Automobilkonzerns zu fassen. Diese Übertragung erfolgte jeweils nur, soweit die Beschlussfassung nicht gemäß § 107 Abs. 3 Satz 3 AktG dem Aufsichtsratsplenum vorbehalten ist.

Rechte der Aktionäre

Das Grundkapital der Porsche SE ist je zur Hälfte in Stammaktien und in Vorzugsaktien ohne Stimmrecht eingeteilt. Die Aktionäre üben die ihnen

zustehenden Rechte in der Hauptversammlung aus. Bei der Beschlussfassung gewährt jede Stammaktie der Porsche SE eine Stimme. Es gibt keine Aktien mit Mehrfach- oder Vorzugsstimmrechten. Ein Höchststimmrecht existiert ebenfalls nicht. Jeder Aktionär ist berechtigt, an der Hauptversammlung teilzunehmen, sich zu den Gegenständen der Tagesordnung zu äußern, Anträge zu stellen und Auskunft über Angelegenheiten der Gesellschaft zu verlangen, soweit dies zur sachgemäßen Beurteilung eines Gegenstands der Tagesordnung erforderlich ist.

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

Die Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung bestellt. Im Hinblick auf die Bestellung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat gilt Folgendes: Die Satzung der Porsche SE bestimmt, dass auch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat von der Hauptversammlung bestellt werden, sofern nicht eine nach Maßgabe des SE-Beteiligungsgesetzes geschlossene Vereinbarung über die Beteiligung der Arbeitnehmer ein abweichendes Bestellungsverfahren für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bestimmt. Letzteres trifft gegenwärtig zu: In der Vereinbarung über die Beteiligung der Arbeitnehmer in der Porsche SE ist geregelt, dass die Arbeitnehmervertreter unmittelbar mit der Annahme ihrer Wahl durch den SE-Betriebsrat in ihr Amt gelangen. Selbst wenn keine solche Vereinbarung vorläge, wäre die Hauptversammlung bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter an die Vorschläge der Arbeitnehmer gebunden.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Rechnungslegung des Porsche Konzerns erfolgt auf der Grundlage der International Accounting Standards (IAS) und der International Financial Reporting Standards (IFRS) in der vom International Accounting Standards Board (IASB) veröffentlichten Fassung soweit diese in der Europäischen Union anzuwenden sind und der ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB an-

zuwendenden deutschen handelsrechtlichen Vorschriften. Grundlage des Jahresabschlusses der Porsche SE als der Muttergesellschaft des Porsche Konzerns sind die Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB). Beide Abschlüsse werden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als unabhängiger Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Darüber hinaus werden der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG zugrunde liegende Tatsachen bei der Durchführung der Abschlussprüfung berücksichtigt.

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 96 ff. des Geschäftsberichts.

Kommunikation und Transparenz

Porsche legt Wert auf eine transparente Kommunikation und unterrichtet Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit regelmäßig über die Lage des Unternehmens und seine Geschäftsentwicklung. Als Informationsquelle dient dabei insbesondere die Internetseite www.porsche-se.com, auf der sämtliche Pressemitteilungen und Finanzberichte ebenso eingestellt sind wie die Satzung der Porsche SE sowie Informationen zur Hauptversammlung. Interessierte Besucher der Homepage der Porsche SE haben dort auch die Möglichkeit, einen Newsletter zu abonnieren, der sie regelmäßig über Neuigkeiten aus dem Porsche Konzern informiert.

Neben der regelmäßigen Berichterstattung informiert Porsche auf Grundlage von § 15 Wertpapierhandelsgesetz über nicht öffentlich bekannte Umstände, die geeignet sind, im Falle ihres Bekanntwerdens den

Börsenpreis der Porsche Aktie erheblich zu beeinflussen. Auch diese Ad hoc-Mitteilungen sind auf der Homepage der Porsche Automobil Holding SE eingestellt.

Directors' Dealings

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

Entsprechenserklärung zum Corporate Governance Kodex

Zum Hintergrund

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

Die nachfolgende Erklärung bezieht sich auf die Kodex-Fassung vom 26. Mai 2010, die am 2. Juli 2010 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde.

Entsprechenserklärung der Porsche Automobil Holding SE vom Oktober 2011

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 Regierungs-

kommission Deutscher Corporate Governance Kodex seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und wird:

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

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

Der Aufsichtsrat begrüßt die Intention des Kodex, Regelungen für die Zusammensetzung von Aufsichtsratsgremien zu benennen, und fühlt sich diesem Ziel verpflichtet. Gleichwohl erscheint eine Nennung konkreter Ziele zum jetzigen Zeitpunkt nicht sachgerecht, da der integrierte Automobilkonzern mit der Volkswagen AG verwirklicht werden soll, womöglich bevor die nächsten planmäßigen Neuwahlen der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat anstehen, und sich in diesem Fall Fragen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats der Gesellschaft unter ganz anderen Vorzeichen als derzeit stellen können.

„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 beziehenden Finanzinstrumente, von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern angegeben werden, wenn er direkt oder indirekt größer als 1 Prozent der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien ist. Übersteigt der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder 1 Prozent der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien, soll der Gesamtbesitz getrennt nach Vorstand und Aufsichtsrat angegeben werden. Die vorgenannten Angaben sollen im Corporate Governance Bericht enthalten sein.“ (Ziffer 6.6 Deutscher Corporate Governance Kodex)

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

Corporate Governance im Volkswagen-Konzern

Volkswagen AG

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 3. Dezember 2010 die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Sie haben darin erklärt, dass den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 ab sofort mit Ausnahme der Ziffer 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap) uneingeschränkt entsprochen wird. Das Abfindungs-Cap wird beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen berücksichtigt, nicht jedoch bei Abschluss von Verträgen mit Vorständen ab deren dritter Amtszeit. Insofern wird Bestandsschutz eingeräumt.

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG erklärten am 3. Dezember 2010 ferner, dass den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 im Zeitraum vom 20. November 2009 bis zum 2. Juli 2010 mit Ausnahme der Ziffern 3.8 Abs. 2 (Selbstbehalt hinsichtlich der D&O-Versicherung), 4.2.3 Abs. 3 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) und 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap) entsprochen wurde. Seit dem 1. Januar 2010 wird Ziffer 3.8 Abs. 2 (Selbstbehalt hinsichtlich der D&O-Versicherung) durch turnusgemäßen Neuabschluss des D&O-Versicherungs-

vertrags und Ziffer 4.2.3 Abs. 3 Satz 2 und 3 (Vergleichsparameter bei variabler Vergütung) durch Einführung eines Long Term Incentive Programms entsprechen. Die Empfehlung in Ziffer 4.2.3 Abs. 4 (Abfindungs-Cap) wird aufgrund des oben genannten Bestandsschutzes seit dem 20. November 2009 nur beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen berücksichtigt.

Schließlich erklärten Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG am 3. Dezember 2010, dass vom 2. Juli 2010 bis zum 3. Dezember 2010 den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 mit folgenden zwei Ausnahmen entsprochen wurde: Aufgrund des Bestandsschutzes von Altverträgen ist das Abfindungs-Cap (Ziffer 4.2.3 Abs. 4) in Vorstandsverträgen, die vor dem 20. November 2009 abgeschlossen wurden, nicht enthalten. Ziffer 5.4.1 Abs. 2 (Erklärung von konkreten Zielen für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats) ist neu geschaffen worden; nach entsprechenden Beratungen und Festlegung der konkreten Ziele durch den Aufsichtsrat am 19. November 2010 wird dieser Empfehlung erst seit diesem Tag entsprochen.

Die Entsprechenserklärung ist auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir, Rubrik „Corporate Governance“, Menüpunkt „Entsprechenserklärung“, veröffentlicht.

AUDI AG

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 29. November 2010 die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Sie haben darin erklärt, dass den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 bis zur Bekanntmachung der neuen Fassung am 2. Juli 2010 entsprochen wurde. Allerdings galten die Einschränkungen, dass der Aufsichtsrat keinen Nominierungsausschuss bildet (Ziffer 5.3.3) und dass die Wahlen zum Aufsichtsrat nicht als Einzelwahl durchgeführt werden (Ziffer 5.4.3, Satz 1). Ab dem 23. November 2009 wird beim Neuabschluss von Vorstandsverträgen ein Abfindungs-Cap vereinbart und damit ab diesem Zeitpunkt der Ziffer 4.2.3 Absätze 3 und 4 für Neuverträge entsprochen. Verträge, die vor diesem Zeitpunkt

abgeschlossen wurden, bleiben aus Gründen des Bestandsschutzes von dieser Neuregelung unberührt. Mit Wirkung vom 1. Januar 2010 wurde ein Selbstbehalt in der D&O-Versicherung in den Versicherungsvertrag gemäß der Empfehlung aus Ziffer 3.8, Absatz 2, Satz 2 aufgenommen, so dass auch dieser Empfehlung ab diesem Zeitpunkt entsprochen wurde. Mit dem am 22. Februar 2010 verabschiedeten neuen Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands wird ab diesem Zeitpunkt den Empfehlungen aus Ziffer 4.2.3, Absatz 3, Sätze 2 und 3 (anspruchsvolle, relevante Vergleichsparameter bei der variablen Vergütung und keine nachträgliche Änderung der Erfolgsziele) entsprochen.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG erklärten am 29. November 2010 ferner, dass seit der Bekanntmachung der aktuellen Fassung des Kodex am 2. Juli 2010 den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010 mit Ausnahme der Ziffern 5.4.1 (Zusammensetzung des Aufsichtsrats) 5.3.3 (Nominierungsausschuss) und 5.4.3, Satz 1 (Wahlen zum Aufsichtsrat als Einzelwahl) entsprochen wurde und wird. Ein Nominierungsausschuss erhöht nach Ansicht des Aufsichtsrats lediglich die Zahl der Ausschüsse, ohne die Arbeit des Gremiums spürbar zu verbessern. Listenwahlen sind durchaus üblich bei demokratischen Abstimmungen. Die Empfehlungen in Ziffer 5.4.1 sind neu geschaffen worden. Nach entsprechenden Beratungen hat der Aufsichtsrat am 29. November 2010 konkrete Ziele für seine Zusammensetzung benannt, so dass den Empfehlungen aus Ziffer 5.4.1 seit diesem Tag entsprochen wird.

Die Entsprechenserklärung der AUDI AG ist auf der Internetseite www.audi.de/cgk-erklaerung veröffentlicht.

Stuttgart, 9. März 2012

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Vergütungsbericht

(Teil des Lageberichts)

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

Vergütung des Vorstands

Vergütungsgrundsätze der Porsche SE

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

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

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

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

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

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

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2011

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

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

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

Vergütung des Vorstands im Rumpfgeschäftsjahr 2010

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

Gesellschaft. Dr. Michael Macht, der zu Beginn des Rumpfgeschäftsjahres 2010 noch Mitglied im Vorstand der Porsche SE war (Produkte und Technik), schied mit Wirkung zum 30. September 2010 aus dem Vorstandsgremium aus. Sein Nachfolger, Matthias Müller, trat mit Wirkung zum 13. Oktober 2010 in den Vorstand der Porsche SE ein.

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

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

Leistungen nach Beendigung der Tätigkeit

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

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

Vergütung des Aufsichtsrats

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

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

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2011

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

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

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

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

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

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

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

Vergütung des Aufsichtsrats im Rumpfgeschäftsjahr 2010

Gemäß § 14 der Satzung der Porsche SE errechnete sich für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 eine Vergütung des Aufsichtsrats für seine Tätigkeit bei der Porsche SE in Höhe von insgesamt 0,6 Millionen Euro. In diesem Betrag sind feste Bezüge in Höhe von 0,3 Millionen Euro und variable Bezüge in Höhe von 0,3 Millionen Euro enthalten.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben im Rumpfgeschäftsjahr 2010 darüber hinaus keine weiteren Vergütungen bzw. Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen wie Vermittlungs- oder Beraterleistungen erhalten.

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

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

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

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

Ergänzende Angaben nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex

Vergütung des Vorstands

Allgemeine Grundsätze

Die Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, (und damit auch die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) sowie die Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“) waren – ungeachtet der für Zwecke der Konzernrechnungslegung nach den IFRS bereits im Geschäftsjahr 2009/10 erfolgten Entkonsolidierung – im Geschäftsjahr 2011 Konzernunternehmen im Sinne des § 18 AktG der Porsche SE. Teil der nach Maßgabe des Deutschen Corporate Governance Kodex offen zu legenden Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder der Porsche SE sind deshalb auch die Vorstandsvergütungen, die diese Vorstandsmitglieder aufgrund ihrer jeweiligen Vorstandstätigkeit bei den beiden Konzernunternehmen, der Porsche AG bzw. der Volkswagen AG, sowie bei deren Tochterunternehmen erhalten haben.

Die Herren Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch sind zugleich Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG, die Herren Thomas Edig und Matthias Müller zugleich Vorstandsmitglieder der Porsche AG, der Tochtergesellschaft der Porsche Zwischenholding GmbH.

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

Vergütungsgrundsätze der Volkswagen AG

Die von den Vorstandsmitgliedern Professor Dr. Martin Winterkorn und Hans Dieter Pötsch für ihre Tätigkeit im Volkswagen Konzern von der Volkswagen AG bezogenen Vergütungen setzen sich zusammen aus einer fixen Grundvergütung, die auch sonstige Sachzuwendungen enthält, sowie einer variablen Vergütung, die sich auf die Geschäftsentwicklung der jeweils vorangegangenen zwei Jahre bezieht. Eine Vergütung aus Wandlungsrechten im Rahmen des bis Ende 2009 wirksamen Aktienoptionsplans wurde nicht bezogen.

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

Die zugrunde liegenden Indizes zur Kundenzufriedenheit, zum Bereich der Arbeitgeberattraktivität sowie zur Absatzsteigerung werden addiert und das Ergebnis anschließend mit dem sich aus der Entwicklung der Umsatzrendite ergebenden Renditeindex multipliziert. Eine Auszahlung des LTI erfolgt somit nur dann, wenn der Konzern finanziell auch erfolgreich ist. Der Aufsichtsrat legt auf der Basis eines Vier-Jahres-Durchschnitts der Gesamtindizes die Höhe des LTI Betrages in jedem Geschäftsjahr neu fest. Im Rahmen eines Einführungsszenarios wurde der LTI erstmals 2011 für das Geschäftsjahr 2010 und das sich abzeichnende Geschäftsjahr 2011 berechnet und ausbezahlt. Dieser Prozess wird in den Jahren 2012 und 2013 sukzessive fortgeführt. Ab dem Geschäftsjahr 2014 werden erstmals die vier zurückliegenden Geschäftsjahre zugrunde gelegt.

Vergütungsgrundsätze der Porsche AG

Die Vorstandsmitglieder Thomas Edig und Matthias Müller übten im Geschäftsjahr 2011 neben ihren Vorstandsmandaten bei der Porsche SE auch Vorstandsmandate bei der Porsche AG aus, für die sie Vergütung bezogen haben. Die Geschäftsführung der Porsche Zwischenholding GmbH, die personenidentisch mit dem Vorstand der Porsche AG ist, erhält für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben bei der Porsche Zwischenholding GmbH keine Vergütung.

Das Vergütungssystem für den Vorstand der Porsche AG wurde durch den Aufsichtsrat im Rahmen der Einführung des Gesetzes zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung entsprechend angepasst und die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder im Zuge der Ausgliederung des operativen Geschäftsbetriebs auf die (neue) Porsche AG im Geschäftsjahr 2009/10 entsprechend geändert.

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

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

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

Zudem hat der Aufsichtsrat die Vergütungsstruktur des Vorstands um eine LTI Komponente (langfristige variable Vergütung) erweitert, die sich ebenfalls am (nach IFRS) ermittelten Ergebnis der

gewöhnlichen Geschäftstätigkeit orientiert, deren Auszahlung allerdings um zwei Jahre aufgeschoben wird und zusätzlich durch das Erreichen festgelegter langfristiger Ziele zum Zeitpunkt der Auszahlung bedingt ist.

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

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

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

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

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

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

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2011

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

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

Vorstandsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex ¹

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

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

Leistungen nach Beendigung der Tätigkeit

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

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

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

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

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Porsche Zwischenholding GmbH (und damit auch die Porsche AG) sowie die Volkswagen AG waren – wie oben beschrieben – im Geschäftsjahr 2011 unverändert Konzernunternehmen im Sinne des § 18 AktG der Porsche SE. Teil der nach Maßgabe des Deutschen Corporate Governance Kodex offen zu legenden Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE sind deshalb auch die Aufsichtsratsvergütungen, die die Aufsichtsratsmitglieder aufgrund ihrer jeweiligen Aufsichtsrats Tätigkeit bei den Konzernunternehmen der Porsche SE erhalten haben.

Die nachfolgend genannte Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Porsche SE enthält daher – neben der Vergütung für die Tätigkeit als Aufsichtsrat der Gesellschaft – zudem die Vergütung für Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien im Sinne des § 125 Abs. 1, S. 3 AktG im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und im Volkswagen Konzern. Die Vergütung des Aufsichtsrats der Porsche AG ist in § 13 der Satzung der Porsche AG geregelt. § 17 der Satzung der Volkswagen AG enthält die Regelungen zur Vergütung des Aufsichtsrats der Volkswagen AG. Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, (AUDI AG) bestimmt sich nach den Regelungen in § 16 der Satzung der AUDI AG.

Entsprechend § 13 Abs. 2 der Satzung der Porsche AG erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche AG, die auch dem Aufsichtsrat der Porsche SE angehören, zur Vermeidung einer Doppelvergütung keine erfolgsorientierte Vergütung von der Porsche AG.

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

Aufsichtsratsvergütungen nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex ¹

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

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

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





P O R S C H E
911 Carrera S

D S G0911



DAS UNTERNEHMEN



KONZERNLAGEBERICHT UND LAGEBERICHT DER PORSCHE AUTOMOBIL HOLDING SE

Wesentliche Ereignisse

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

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

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

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



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

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

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

Kapitalerhöhung der Porsche SE

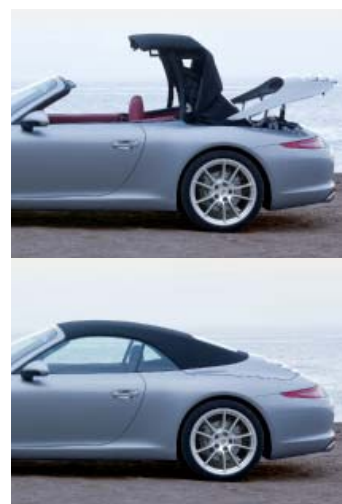
Die Porsche SE hat die von der Hauptversammlung am 30. November 2010 beschlossene Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen im April 2011 erfolgreich durchgeführt. Mit Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart am 13. April 2011 wurde das Grundkapital der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

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

Rückführung der Verschuldung und Refinanzierung des bisherigen Konsortialkredits

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

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



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

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

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

Weitere Schadensersatzansprüche geltend gemacht

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

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

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

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

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

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

Veränderung im Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE

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

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

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

Wesentliche Ereignisse im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

Veränderungen in den Geschäftsführungsorganen und im Aufsichtsrat

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

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

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

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

„Strategie 2018“ verabschiedet

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

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

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

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



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

Umfangreiche Baumaßnahmen an verschiedenen Standorten

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

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

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

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

Porsche Zentren übernommen

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

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

Neue Kreditvereinbarungen

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

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

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

Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Wesentliche Veränderungen im Beteiligungsbereich

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

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

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

Investitionsplanung des Volkswagen Konzerns

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Geschäftsverlauf

Deutliches Wachstum

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

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

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

kauft. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr betrug neun Prozent.

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

Absatz der wesentlichen Beteiligungen steigt deutlich

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

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

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

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

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

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

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

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

Regionale Unterschiede

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

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

Produktion ausgeweitet

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

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



Gefragte Finanzdienstleistungen

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

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

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

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

Neue Arbeitsplätze

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

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

Kapitalmarkt

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

Jährliches Dokument nach § 10 WpPG

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

Umsetzung der Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

Gemäß der Entsprechenserklärung vom Oktober 2011 entspricht die Porsche SE den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit zwei Ausnahmen. Eine Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente (Ziffer 6.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex) ist bisher nicht erfolgt und wird auch in Zukunft nicht erfolgen, da die vollumfänglich eingehaltenen gesetzlichen Veröffentlichungspflichten genügen, um den Kapitalmarkt und insbesondere die Aktionäre der Porsche SE ausreichend zu informieren.

Eine Benennung konkreter Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potenzielle Interessenskonflikte, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und Vielfalt (Diversity) be-

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

Veröffentlichung der Erklärung zur Unternehmensführung

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

Hauptversammlung der Porsche SE

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

Aktionärsstruktur

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

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

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

Indices

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



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

Ertragslage

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

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

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

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

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

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

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

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen beläuft sich auf 4.660 Millionen (RGJ 2010: 1.075 Millionen Euro). Es entfällt in Höhe von 395 Millionen Euro (RGJ 2010: 106 Millionen Euro) auf den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und in Höhe von 4.265 Millionen Euro (RGJ 2010: 969 Millionen Euro) auf den Volkswagen Konzern. Die Porsche SE profitierte dabei von den gesteigerten Ergebnissen ihrer wesentlichen Beteiligungen. Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen umfasst neben den originären Ergebnisbeiträgen beider Beteiligungen zudem die Effekte aus der Fortführung der zum Zeitpunkt der Einbeziehung der Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen und der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen durchgeführten Kaufpreisallokationen. Die Folgewirkungen dieser Kaufpreisallokationen für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern und den Volkswagen Konzern, das heißt die Fortentwicklung der in diesem Zusammenhang aufgedeckten stillen Reserven und Lasten, haben das at Equity Ergebnis und damit das Ergebnis nach Steuern des Porsche SE Konzerns in Höhe von insgesamt 165 Millionen Euro (RGJ 2010: 206 Millionen Euro) belastet.

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

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

Finanzlage

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

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

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

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

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

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

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

Vermögenslage

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

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

3.750 Millionen Euro auf 28.008 Millionen Euro erhöht. Während sich der at Equity Buchwert der Volkswagen AG um 3.563 Millionen Euro auf 24.272 Millionen Euro erhöhte, stieg der at Equity Buchwert der Porsche Zwischenholding GmbH um 187 Millionen Euro auf 3.736 Millionen Euro an. Die langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte zum Stichtag in Höhe von 4.253 Millionen Euro (31. Dezember 2010: 4.475 Millionen Euro) betreffen vor allem Forderungen aus Darlehen gegen die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG. Des Weiteren ist in den langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ein positiver beizulegender Zeitwert in Höhe von 232 Millionen Euro (31. Dezember 2010: 459 Millionen Euro) für die im Rahmen der GLV von Volkswagen erhaltene Put-Option der Porsche SE auf die dort verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten. Dessen Berechnung liegt eine Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen und damit die Wahrscheinlichkeit des Scheiterns der Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV in Höhe von 100 Prozent zugrunde (31. Dezember 2010: 50 Prozent).

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

Das kurzfristige Vermögen ist mit 704 Millionen Euro im Vergleich zum letzten Stichtag gesunken (31. Dezember 2010: 933 Millionen Euro) und enthält im Wesentlichen die Flüssigen Mittel der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften sowie Ertragsteuerforderungen, welche primär Erstattungsansprüche für Kapitalertragsteuern auf erhaltene Dividenden betreffen. Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme ist von 3,1 Prozent im Vorjahr auf 2,1 Prozent zum 31. Dezember 2011 gesunken.

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

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

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

Operatives Ergebnis der wesentlichen Beteiligungen

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

Im Geschäftsjahr 2011 setzte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern 116.978 Fahrzeuge ab. Der Umsatz beträgt dabei 10.928 Millionen Euro. Das operative Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns beläuft sich auf 2.045 Millionen Euro. Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern weist dabei eine deutlich zweistellige Umsatzrendite auf.

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



Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage des Porsche SE Konzerns

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

Die Ertragslage des Porsche SE Konzerns ist daher im Wesentlichen von den Ergebnisbeiträgen der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und an der Volkswagen AG geprägt. Zudem können sich aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH durch Veränderungen der Bewertungsparameter, insbesondere des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH, erhebliche Auswirkungen auf die Ertragslage ergeben.

Weiterhin sind die maßgeblichen Bestimmungsgrößen der Vermögenslage die Entwicklung der Buchwerte der at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG, die Entwicklung der Finanzschulden sowie der Stand der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

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

Der Vorstand beurteilt die wirtschaftliche Lage der Porsche SE sowie ihrer wesentlichen Beteiligungen positiv. Die Weltwirtschaft ist im Jahr 2011 deutlich gewachsen. Die Porsche SE profitierte im abgelaufenen Geschäftsjahr von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung und den im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegenen Umsatzerlösen sowie den gesteigerten Ergebnissen dieser Beteiligungen. Zudem konnte die Zinsbelastung der Porsche SE durch die Rückführung der Verschuldung und die im Geschäftsjahr 2011 durchgeführte Refinanzierung gesenkt werden.

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

Porsche Automobil Holding SE (Einzelabschluss nach HGB)

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

Jahresergebnis

Das Jahresergebnis der Porsche SE wird im Geschäftsjahr 2011 im Wesentlichen durch das Beteiligungsergebnis, das Zinsergebnis sowie durch Aufwendungen für die im April 2011 durchgeführte Kapitalerhöhung bestimmt. Die Porsche SE vereinnahmte im Geschäftsjahr 2011 Dividenden aus der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 155 Millionen Euro sowie aus der Volkswagen AG in Höhe von 330 Millionen Euro. In der Vergleichsperiode waren Dividendenerträge aus der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 282 Millionen Euro sowie Erträge aus der Ergebnisabführung der Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH in Höhe von 71 Millionen Euro ausgewiesen.

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

Die Zinserträge haben sich von 131 Millionen Euro im RGJ 2010 auf 190 Millionen Euro erhöht. Im Zinsergebnis der Vergleichsperiode ist ein Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen für Aussetzungs- und Nachzahlungszinsen im Zusammenhang mit der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften in Höhe von 51 Millionen Euro enthalten.

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

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

In den Steuern in Höhe von insgesamt 10 Millionen Euro ist ein Ertrag aus der Auflösung von Ertragsteuerrückstellungen in Höhe von 41 Millionen Euro sowie ein Aufwand aus der Zuführung zur Rückstellung für sonstige Steuern in Höhe von 30 Millionen Euro enthalten. Im RGJ 2010 war in den Steuern in Höhe von insgesamt 664 Millionen Euro ein Ertrag in Höhe von 666 Millionen Euro enthalten, welcher sich aus der Auflösung von Rückstellungen, die in Vorjahren im Zusammenhang mit der steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften gebildet wurden, ergeben hatte.

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

Gewinn- und Verlustrechnung der Porsche Automobil Holding SE

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

Vermögens- und Finanzlage

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

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

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 5 Millionen Euro umfasst im Wesentlichen Vorauszahlungen für Versicherungsprämien.

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinsti-tuten sind von 7.000 Millionen Euro zum 31. Dezember 2010 auf 2.000 Millionen Euro gesunken. Diese Ver-minderung ist auf die teilweise Tilgung der in den kurz-fristigen Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt 5.000 Millionen Euro zurückzuführen, welche aus dem Emissionserlös der Kapitalerhöhung im April 2011 so-wie weiterer freier Liquidität vorgenommen wurde. Im Oktober 2011 wurde die noch verbliebene Verbindlich-keit gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 2.000 Mil-lionen Euro durch einen neuen Konsortialkredit refinan-ziert. Die übrigen Verbindlichkeiten haben sich mit 4.393 Millionen Euro gegenüber dem Ende der Ver-gleichsperiode (4.653 Millionen Euro) vermindert. Sie betreffen im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH sowie der Por-sche AG. In den sonstigen Verbindlichkeiten sind un-verändert 10 Millionen Euro für die Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebe-nen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten.

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31.12.2011

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

Risiken der Geschäftsentwicklung

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

Risiken aus Finanzinstrumenten

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

Dividendenvorschlag

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

Abhängigkeitsbericht erstellt

Wie bereits in den vorangegangenen Jahren hat die Porsche SE entsprechend § 312 Aktiengesetz (AktG) einen Bericht über die Beziehungen zu den mit den Stammaktionären verbundenen Unternehmen erstellt (Abhängigkeitsbericht). Als Ergebnis dieses Berichts ist Folgendes festzuhalten: „Die Porsche Automobil Holding SE hat nach den Umständen, die ihr zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht beziehungsweise eine angemessene Gegenleistung erhalten. Durch diese Rechtsgeschäfte wurde die Gesellschaft nicht benachteiligt. Berichtspflichtige Maßnahmen nach § 312 Abs. 1 S. 2 AktG lagen im Geschäftsjahr 2011 nicht vor.“



Wertsteigernde Faktoren

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

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

Forschung und Entwicklung

Neuvorstellungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Neuvorstellungen des Volkswagen Konzerns

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Mit strategischen Allianzen Kräfte bündeln

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

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

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



High End-Synthese erfolgreicher Hybridkonzepte

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

Forschungs- und Entwicklungskosten

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

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

Einbindung von externem Know-how

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

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

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

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

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

Schutzrechte und Lizenzen

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

Der Volkswagen Konzern sichert sich auch im Berichtszeitraum zahlreiche Patente im In- und Ausland. Den Schwerpunkt bildeten Innovationen aus den Bereichen Infotainment, Fahrassistenzsysteme, Elektroantriebstechnik und Stahl-Leichtbau. Die hohe Zahl und die technologische Qualität der Anmeldungen zeigten erneut, dass die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns über eine große Innovationskraft verfügen.

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoff- verbrauch innerorts (l/100km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100km)	CO ₂ - Emissionen kombiniert (g/km)
Audi A8 L W12	368 (500)	16,6	9,1	11,9	277
Audi Q5 hybrid quattro	180 (245)	6,6	7,1	6,9	159
Audi R 8 GT Spyder	412 (560)	21,5	10,2	14,2	332
Audi RS3 Sportback	250 (340)	13,1	6,8	9,1	212
Bentley Continental GT	423 (575)	26,2	11,9	17,1	384
Bentley Continental GTC	423 (575)	25,4	11,4	16,5	384
Lamborghini Aventador Coupé LP 700-4	515 (700)	27,3	11,3	17,2	398
Volkswagen Caddy Maxi BiFuel (Flüssiggas)	72 (98)	13,7	8,6	10,5	171
Volkswagen Caddy Maxi BiFuel (Benzin)	75 (102)	10,7	6,8	8,2	191
Volkswagen Caddy BiFuel (Flüssiggas)	72 (98)	13,6	8,5	10,4	169
Volkswagen Caddy BiFuel (Benzin)	75 (102)	10,6	6,7	8,1	189
Volkswagen Multivan BlueMotion	84 (115)	7,6	5,7	6,4	169
Volkswagen Passat BlueMotion	77 (105)	5,2	3,6	4,1	109
Volkswagen Polo BiFuel (Flüssiggas)	60 (82)	10,4	6,0	7,6	123
Volkswagen Polo BiFuel (Benzin)	60 (82)	8,1	4,8	6,0	139
Porsche Panamera Diesel	184 (250)	8,1	5,6	6,5	172
Porsche Panamera Diesel*	184 (250)	7,8	5,5	6,3	167
Porsche Panamera S Hybrid	279 (380)**	7,6	6,8	7,1	167
Porsche Panamera S Hybrid*	279 (380)**	7,4	6,6	6,8	159
Porsche Panamera GTS	316 (430)	16,1	8,0	10,9	256
Porsche Panamera GTS*	316 (430)	15,8	7,8	10,7	251
Porsche Panamera Turbo S	405 (550)	17,0	8,4	11,5	270
Porsche Panamera Turbo S*	405 (550)	16,7	8,3	11,3	265
Porsche 911 GT3 RS 4.0	368 (500)	20,4	9,9	13,8	326
Porsche 911 Carrera	257 (350)	12,8	6,8	9,0	212
Porsche 911 Carrera PDK	257 (350)	11,2	6,5	8,2	194
Porsche 911 Carrera Cabriolet	257 (350)	13,1	7,0	9,2	217
Porsche 911 Carrera Cabriolet PDK	257 (350)	11,4	6,7	8,4	198
Porsche 911 Carrera S	294 (400)	13,8	7,1	9,5	224
Porsche 911 Carrera S PDK	294 (400)	12,2	6,7	8,7	205
Porsche 911 Carrera S Cabriolet	294 (400)	14,1	7,2	9,7	229
Porsche 911 Carrera S Cabriolet PDK	294 (400)	12,4	6,9	8,9	210
Porsche Boxster	195 (265)	11,4	6,3	8,2	192
Porsche Boxster PDK	195 (265)	10,6	5,9	7,7	180
Porsche Boxster S	232 (315)	12,2	6,9	8,8	206
Porsche Boxster S PDK	232 (315)	11,2	6,2	8,0	188

* Optionale Reifen mit verringertem Rollwiderstand.

** Gesamtleistung

Beschaffung

Nachhaltige Optimierung des Materialaufwandes bei Porsche

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

Beschaffung von Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen

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

Absicherung der hohen Nachfrage sichergestellt

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

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

Erfolgreicher Anlauf des neuen 911

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

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

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

Zusammenarbeit von Porsche und Volkswagen

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

Stabile Versorgungssituation bei Kaufteilen und Rohmaterialien im Volkswagen Konzern

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

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

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

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

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

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

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

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

Lokalisierung und Tiefenlokalisierung auf neuen Märkten durch den Volkswagen Konzern

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

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



Produktion

Kunden bescheinigen Porsche Top-Qualität

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

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

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

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

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

Produktion des Macan in Leipzig

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

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

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

Neuer 911: Starker Start in Stuttgart

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

Kontinuierlicher Verbesserungsprozess

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

Neue Lackiererei

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

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

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

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

Hohe Produktqualität im Volkswagen Konzern

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

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

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

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

Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Das Volkswagen Konzern-Produktionssystem

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

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

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

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

moderne Produktionsprozesse sowie ganzheitliche Fabrikkonzepte schaffen die Voraussetzung dafür.

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

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

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



Vertrieb

Porsche Händlernetz erweitert

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

Höchste Kundenzufriedenheit bei Porsche

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

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

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

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

Neben der optimalen Betreuung bereits bestehender Kunden gelingt es Porsche in hohem Maße, neue Kunden zu gewinnen und für die Marke Porsche zu begeistern. Eigene Studien zeigen dabei detailliert, dass Porsche nicht nur in etablierten Märkten, wie USA oder Deutschland, sondern auch in Zukunftsmärkten, wie China oder den Vereinigten Arabischen Emiraten, eine herausragende Wahrnehmung besitzt, die im abgelaufenen Jahr noch weiter ausgebaut werden konnte.

Vertriebsstruktur im Volkswagen Konzern

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

Die Anbindung der Händler an die IT-Systemlandschaft des Konzerns hat Volkswagen 2011 weiter vorangetrieben, um Synergien zu nutzen und den Informationsaustausch untereinander sowie mit dem Großhandel zu verbessern. Im Mittelpunkt der Vertriebsnetzstrategie stehen die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem Handel und dessen Rentabilität. Das Großhandelsgeschäft steuert der Volkswagen Konzern in mehr als 20 Märkten über konzerneigene Gesellschaften; es wird von einer neuen Zentralstelle zur Steuerung der nationalen Vertriebsgesellschaften unterstützt. Sie hat die Aufgabe, die Transparenz der Vertriebsaktivitäten zu erhöhen, das Kostenmanagement zu verbessern und die Aktivitäten der Marken

stärker zu verzahnen, damit Synergien besser genutzt werden können. Best-Practice-Ansätze einzelner Gesellschaften kann Volkswagen so schnell und effizient auf die übrigen Großhandelsgesellschaften übertragen. Die Zentralstelle leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, dass der Volkswagen Konzern die Ziele seiner „Strategie 2018“ erreicht.

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

Kundenzufriedenheit und Kundentreue im Volkswagen Konzern

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

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

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

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

Professioneller Service

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

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

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



Mitarbeiter

Beschäftigungssituation bei Porsche

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

Arbeitgeberattraktivität und Personalbeschaffung

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

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

Zehn Jahre Ferry Porsche Preis

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

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

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

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

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

Nachwuchsförderung und Management-Training

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

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

Chancengleichheit und Vereinbarkeit von Beruf und Familie bei Porsche

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

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

Neue Betriebliche Altersversorgung bei Porsche

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

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

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



Standortsicherungsvereinbarung für Tochtergesellschaften der Porsche AG

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

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

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

Arbeitsschutz bei Porsche

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

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

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

Beschäftigungssituation im Volkswagen Konzern

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

Berufseinstieg bei Volkswagen

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

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

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

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

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

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

Trainingsprogramme an internationalen Standorten des Volkswagen Konzerns

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

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

Perspektiven für Hochschulabsolventen

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

Frauenförderung und familienbewusste Personalpolitik bei Volkswagen

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

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

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



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

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

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

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz im Volkswagen Konzern

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

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

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

Betriebliche Altersvorsorge bei Volkswagen

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

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

Nachhaltigkeit

Porsche übernimmt Verantwortung

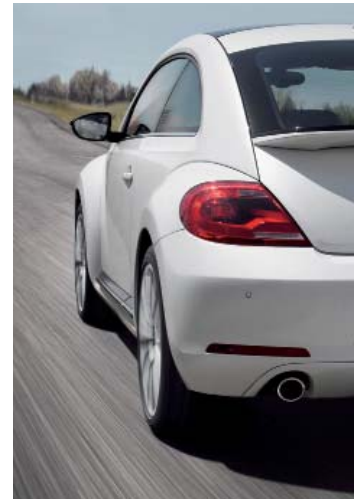
Im Geschäftsjahr 2011 hat der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern damit begonnen, die Aktivitäten zur Wahrnehmung seiner sozialen Verantwortung in der Gesellschaft auf eine deutlich breitere Basis zu stellen. Mit der Einrichtung der neuen Hauptabteilung „Corporate Social Responsibility“ („CSR“), die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

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

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

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

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



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

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

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

Bildung und Chancengleichheit bei Porsche

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

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

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

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

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

Corporate Social Responsibility und Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern

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

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

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



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

Global Compact bei Volkswagen

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

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



Umwelt

Umweltmanagement im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

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

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

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

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

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

Porsche Intelligent Performance

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

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

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

Nachhaltige Nutzung der Ressourcen bei Porsche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Umweltmanagement im Volkswagen Konzern

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

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

Umweltschonende Verfahren in der Volkswagen Produktion

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

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

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

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

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



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

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

Risikobericht der Porsche SE

Integriertes Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Organisation und Zuständigkeiten

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

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

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

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

Wesentliche Merkmale

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

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



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

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

Die Verarbeitung der Datenmeldungen erfolgt in einem Konsolidierungssystem, welches auf Standardsoftware basiert und aufgrund der bestehenden Autorisierungs- und Zugriffsregeln hinsichtlich Zugang und Berechtigungen restriktiv gehandhabt wird. Während der Erstellung des Abschlusses ist durch eindeu-

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

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

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

Risikomanagement und Risikofrüherkennung

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

Die Porsche SE fungiert als Holdinggesellschaft für ihre operativ tätigen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen

AG. Die Einkünfte der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus den Dividendenzahlungen dieser beiden Beteiligungen. Die Risiken aus den Beteiligungen treffen die Porsche SE nur indirekt in Form von Bewertungs-, Konsolidierungs-, Dividenden- und Haftungseffekten. Daneben bestehen Risiken aus der GLV und den damit verbundenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen sowie aus der Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH.

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

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

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

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

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



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

Einzelrisiken der Porsche SE

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

Kapital- und kreditmarktinduzierte Risiken

Ein laufendes Monitoring stellt sicher, dass der Vorstand frühzeitig über veränderte Rahmenbedingungen am Kredit- und Kapitalmarkt informiert ist und in der Folge adäquate Handlungs- und Risikotransfermaßnahmen erarbeitet und beschlossen werden können. Hierbei ist das Hauptaugenmerk insbesondere auf die Situation an den Finanzmärkten gerichtet. Darüber hinaus ist das Verhältnis zu Kapitalgebern ein wesentlicher Aspekt strategischer Überlegungen und Risikoanalysen.

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

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

Liquiditätsrisiken

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

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

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

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



Risiken aus finanzwirtschaftlichen Kennzahlen

Im Rahmen des im Oktober 2011 neu abgeschlossenen Konsortialkredits wurden zwischen der Porsche SE und verschiedenen Banken einzuhaltende finanzwirtschaftliche Kennzahlen vereinbart. Diese beziehen sich auf Ergebnis- und Aktiengrößen der Volkswagen AG und sind damit von der Porsche SE nicht direkt beeinflussbar. Während des Geschäftsjahres 2011 und zum 31. Dezember 2011 wurden diese finanzwirtschaftlichen Kennzahlen erfüllt. Eine Überprüfung findet monatlich bzw. vierteljährlich statt. Ein Verstoß gegen die Kreditvereinbarungen liegt nur vor, wenn sämtliche finanzwirtschaftliche Kennzahlen zugleich verletzt werden. In diesem Falle ist die Kündigung des Konsortialkredits durch das Bankenkonsortium möglich. Dies würde bei der Porsche SE einen kurzfristigen Refinanzierungsbedarf begründen. Der Vorstand sieht derzeit keine Anzeichen dafür, dass diese Kennzahlen zukünftig nicht eingehalten werden.

Bewertungsrisiken

Darüber hinaus resultieren für die Porsche SE potenzielle Risiken aus der Werthaltigkeit der Beteiligungen an der Volkswagen AG und an der Porsche Zwischenholding GmbH. Eine wesentliche Verschlechterung der Finanz- und Ertragslage des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns könnte zu einer Abwertung der im Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen wesentlichen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG führen und das Ergebnis des Porsche SE Konzerns belasten. Zur frühzeitigen Erkennung eines möglichen Wertberichtigungsbedarfs werden regelmäßig eigene Bewertungen erstellt sowie für die Beteiligung an der Volkswagen AG zusätzlich Analysteneinschätzungen beobachtet. Zudem würde die Porsche SE bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf weitere Werthaltigkeitstests durchführen. Die Bewertungen der Porsche SE basieren auf einem Discounted-Cashflow-Verfahren und berücksichtigen die letzten, vom Management der wesentlichen Beteiligungen verabschiedeten Fünf-Jahresplanungen. Für die Diskontierung der Cashflows werden gewichtete Kapitalkosten herangezogen, die für jede Beteiligung aus einer spezifischen Gruppe

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

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

Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

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

Zur Steuerung dieser Risiken wurden vom Vorstand der Gesellschaft Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken festgelegt, die vom Aufsichtsrat überwacht werden. Die implementierten Prozesse des Risikocontrollings regeln insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation im Porsche SE Konzern, die Entwicklung des Zinsniveaus an den Kapitalmärkten sowie das Monitoring der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. Das Risikocontrolling der Porsche SE stellt sicher, dass die Risiken durch geeignete Informationssysteme identifiziert, analysiert und überwacht werden. Es dürfen nur Geschäfte in zugelassene Finanzinstrumente, nur mit freigegebenen Kontrahenten und nur im zugelassenen Volumen getätigt werden.

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

Ein Ausfall der Forderungen der Porsche SE, die zum überwiegenden Teil gegen Unternehmen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bestehen,

könnte die Liquiditätssituation der Porsche SE negativ beeinflussen. Zudem ergeben sich durch die Anlage liquider Mittel ebenfalls Kontrahentenrisiken im Sinne von Ausfallrisiken der Gegenpartei, die jedoch im Falle der von der Porsche SE genutzten Termin- und Tagesgeldanlagen durch banktypische Sicherungssysteme gesichert sind. Darüber hinaus unterliegen die getätigten Geldanlagen Zinsänderungsrisiken.

Aus der Bewertung der im Rahmen der GLV mit der Volkswagen AG wechselseitig eingeräumten Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 Prozent der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH besteht das Risiko zukünftiger Wertänderungen, die sich negativ auf die Ertragslage des Porsche SE Konzerns auswirken können. Nach dem Scheitern der Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG im Rahmen und Zeitplan der GLV sind die Optionen nun prinzipiell ausübbar. Die der Bewertung zugrunde liegende Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Put- und Call-Optionen liegt demnach bei 100 Prozent. Wertänderungen können sich zukünftig im Wesentlichen aus Änderungen des der Bewertung zugrunde liegenden Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH ergeben, der wiederum maßgeblich von der zugrunde liegenden Planung und den zum jeweiligen Bewertungszeitpunkt abgeleiteten Kapitalkosten abhängt. Der Basispreis der Optionen beträgt jeweils 3.883 Millionen Euro und unterliegt bestimmten Anpassungen. Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde für den Fall der Ausübung der Put- bzw. Call-Option zudem ein Einbehaltsmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart. Soweit ein etwaig einbehaltener Betrag nicht zur Erfüllung von Ansprüchen der Volkswagen AG verwendet wurde, ist der einbehaltene Betrag am 30. Juni 2016 an die Porsche SE auszuführen, es sei denn, eine Geltendmachung von Freistellungsansprüchen gegen die Gesellschaft ist zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich.

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

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

Durch die variable Verzinsung eines Teils der Finanzverbindlichkeiten der Porsche SE sind die Zinszahlungen im Zeitablauf nicht vorhersehbaren Schwankungen unterworfen. Ein Anstieg des Zinsniveaus könnte sich negativ auf die Liquiditätssituation der Gesellschaft auswirken. Die Porsche SE begrenzt dieses Risiko bis zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres 2011 teilweise über Zinssicherungsgeschäfte (Cap-Strukturen). Die Porsche SE wird auch zukünftig die Entwicklung des Zinsniveaus permanent verfolgen und wirtschaftlich sinnvolle Absicherungen gegenüber Zinsänderungsrisiken situationsabhängig vornehmen.

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

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

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

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

Im Zuge der GLV und der hiermit in Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge hat die Porsche SE mit der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns verschiedene Vereinbarungen getroffen. Wir verweisen für weitere Erläuterungen auf unsere Ausführungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen in Anhangangabe [26] des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Dezember 2011. Der Vorstand der Gesellschaft schätzt das Risiko, dass die getroffenen Vereinbarungen wesentliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben könnten, als gering ein.



Rechtliche Risiken

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

Nach Kenntnis der Porsche SE – die nicht Beteiligte der Ermittlungsverfahren ist und daher nur eingeschränkte Kenntnis von Gegenstand und Stand der Ermittlungen hat – ermittelt die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien. Die Vorwürfe umfassen nach Angaben der Staatsanwaltschaft Erklärungen der Verantwortlichen der Porsche SE gegenüber der Öffentlichkeit beziehungsweise das zeitweise Unterlassen notwendiger Erklärungen in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG in den Jahren 2006 bis 2009. Ferner ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder wegen des Verdachts der Untreue zum Nachteil der Porsche SE. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft besteht der Verdacht, dass die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder im Zuge des Erwerbs der Beteiligung an der Volkswagen AG existenzgefährdende Risiken für das Unternehmen durch Abschluss von Aktienkurssicherungsgeschäften eingegangen waren. Zudem ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen Holger P. Härter und zwei Mitarbeiter der Porsche SE wegen des Verdachts des Kreditbetrugs hinsichtlich eines bereits zurückgeführten Kredits. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart teilte im Februar 2011 mit, dass die Ermittlungsverfahren länger dauern als geplant und mit ihrem Abschluss voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen ist. Eine Mitteilung der Staatsanwaltschaft

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chancen und Risiken aus Kooperationsprojekten

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

Aus der operativen Zusammenarbeit des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und seines wesentlichen Kooperationspartners Volkswagen kann der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern zukünftig weitere Synergien realisieren. Beide Konzerne arbeiten bereits seit Jahren erfolgreich in dem so genannten Colorado-Projekt zusammen, bei dem eine Plattform für die Modelle Porsche Cayenne, VW Touareg und Audi Q7 entwickelt wurde. Bei einem weiteren Kooperationsprojekt entwickelt der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern unter Nutzung verschiedener Module und Komponenten aus dem Volkswagen Konzern ein weiteres Fahrzeug aus dem Segment der sportlichen Geländewagen. Synergiepotenziale können sich bei der Konzeption weiterer gemeinsamer Plattformen sowie im Bereich neuer Technologien und bei der Elektrik und Elektronik ergeben. Darüber hinaus können durch die Vermeidung doppelter Investitionen die jährlichen Abschreibungen vermindert werden. Auch die gemeinsame Materialbeschaffung und Nutzung von Vertriebswegen kann sich positiv auf die Ergebnissituation des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns auswirken.

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

Chancen und Risiken der wesentlichen Beteiligungen

Risikobericht des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

Integriertes Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Risikomanagement gemäß KonTraG

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

Aktualisierung der Risikodokumentation

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

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

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

Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

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

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

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



Kontinuierliche Weiterentwicklung

Im Rahmen des Porsche Verbesserungsprozesses werden das Interne Kontrollsystem und Risikomanagementsystem ständig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen – zum Beispiel den Vorgaben des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) – gleichermaßen Bedeutung beigemessen. Ziel der Verbesserung des Risikomanagementsystems ist dabei insbesondere die effizientere Gestaltung der Prozesse zur Risikoerkennung, -steuerung und -überwachung.

Einzelrisiken

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

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

Branchenrisiken

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

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

Nachfrageabhängige Risiken

Nachfrage und Absatz werden auch durch das wirtschaftliche Umfeld beeinflusst. Die Hauptmärkte für die Produkte des Konzerns sind Westeuropa, Nordamerika und seit jüngerer Zeit auch China. Das Wachstum in China kann jedoch gefährdet sein, wenn Großstädte wie Peking durch Reglementierung das Volumen der jährlichen Neuzulassungen drastisch senken wollen. Durch intensive lokale Marktbeobachtungen und Frühwarnindikatoren erkennt der Konzern rechtzeitig einen möglichen Absatzrückgang.

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

Beschaffungsrisiken

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

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

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

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

Liquiditätsrisiken

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

Porsche betreibt eine Politik größtmöglicher finanzieller Absicherung bei der Liquiditätsvorsorge. Zur Sicherstellung der Bonität und der Liquidität hat die Porsche AG im Juni 2011 die bestehende syndizierte Kreditlinie in Höhe von 2,5 Milliarden Euro mit einem Bankenkonsortium neu verhandelt. Die maximale Laufzeit inklusive zweier einseitiger Verlängerungsoptionen durch die Porsche AG geht bis März 2015. Zum 31. Dezember 2011 war die Kreditlinie nicht in Anspruch genommen.

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

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

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



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

leistungsgeschäft des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns erfolgt die Finanzierung im Wesentlichen über die Verbriefung von Kredit- und Leasingforderungen (Asset-Backed Securities-Programme), Sale and Lease Back-Programme, Anleihen und Bankdarlehen. Darüber hinaus wurde erstmals im US-Markt die private Platzierung (unter der SEC Regel 144a) von zwei durch Leasing- bzw. Darlehensforderungen besicherten ABS Bonds durchgeführt.

Risiken aus Finanzinstrumenten

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

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

Die Ausfallrisiken im Forderungsbereich werden durch ein intensives Forderungsmanagementsystem reduziert.

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

Zinsänderungsrisiken aus der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts der Porsche Financial Services werden durch den Einsatz geeigneter Derivate (z.B. Zinsswaps) weitestgehend abgesichert. Im Falle festverzinslicher Anleihen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns bestehen keine Zinsänderungsrisiken. Für die beiden syndizierten Kreditlinien mit Fälligkeit Ende 2012 bzw. optional März 2015 werden variable Zinsen auf Basis des ein- bis sechsmonatigen Euribors gezahlt, welche nicht gegen steigende kurzfristige Zinsen gesichert sind.

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

Restwert- und Kreditrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

Das dem Leasinggeschäft inhärente Restwertrisiko resultiert aus einer negativen Abweichung zwischen dem bei Vertragsabschluss kalkulierten Restwert und dem Marktwert des Leasingfahrzeugs bei Verwertung nach Ablauf der vertraglich vereinbarten Leasingdauer.

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

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

Entwicklungsrisiken

Porsche entwickelt zur Verwirklichung seiner strategischen Absatzplanung ständig neue Produkte. Fehleinschätzungen von Kundenbedürfnissen in einzelnen Märkten können kurzfristig zu einem Absatzrückgang und bei Wiederholung langfristig zu Kundenverlusten und Fehlinvestitionen führen. Zur Vermeidung von Entwicklungen, die am Käuferinteresse vorbeigehen, führt Porsche vor der Entscheidung über neue Fahrzeugprojekte Trenderhebungen und Marktbefragungen durch. Der möglichen Verletzung von Schutzrechten bei Fahrzeugentwicklungen, die zu erheblichen Schadensersatzforderungen oder zu marktspezifischen Exporthemmnissen oder kostenintensiven Neuentwicklungen führen könnten, begegnet Porsche – begleitend zur Entwicklung – durch weltweite Schutzrechtsrecherchen. Sollten Schutzrechte Dritter tangiert werden, kann dies frühzeitig erkannt werden.

IT-Risiken

Der Ausfall der IT-Systeme kann zu einem beträchtlichen Schadensvolumen führen, wenn dadurch beispielsweise die Produktion der Fahrzeuge unterbrochen würde. Neben einer systematischen Analyse und Überwachung potenzieller Risiken für Informationen und Informationssysteme auf Basis des IT-Bebauungsplans verbunden mit den zugehörigen Informationssystemen besteht ein umfassendes Notfall- und Katastrophen-Vorsorgeprogramm, in dem



wichtige Daten und Maschinen dupliziert werden. Das Notfall- und Katastrophen-Vorsorgeprogramm wird dabei laufend an die betrieblichen Anforderungen angepasst.

Sensible Daten können auch durch unberechtigte Datenzugriffe missbraucht werden. Um sich vor diesem Risiko zu schützen, bestehen im Konzern detaillierte Zugriffsberechtigungskonzepte sowie Verfahrensanweisungen, in denen der Vorgang mit sensiblen Daten verbindlich vorgegeben ist. Darüber hinaus gibt es technische Gegenmaßnahmen wie Virens Scanner und Firewall-Systeme.

Personalrisiken

Wesentlicher Faktor für den Erfolg von Porsche sind das Wissen, die individuellen Kompetenzen und das hohe Qualifikationsniveau der Porsche Belegschaft. Das laut Umfragen positive Image von Porsche als Arbeitgeber hilft dem Unternehmen, qualifiziertes Personal zu finden und langfristig an sich zu binden. Dem Risiko, dass qualifizierte Fach- und Führungskräfte abwandern und damit ein Erfahrungs- und Wissensverlust einhergeht, begegnet der Konzern durch attraktive Anstellungsbedingungen und Weiterbildungsprogramme. Die im Juli 2010 für einen Zeitraum von

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

Rechtliche Risiken

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

Qualitätsrisiken

Eine gute Produktqualität ist für das Image ausschlaggebend. Um qualitativ hochwertige Produkte herzustellen, arbeitet die Entwicklung eng mit den Serienlieferanten zusammen. Die Zusammenarbeit führt jedoch nicht nur zu wirtschaftlichen Vorteilen, sondern auch zu Abhängigkeiten. Lieferverzögerungen oder Lieferausfälle können aufgrund der heutigen „just in time“ Teilesendungen rasch zu Produktionsstillständen führen. Das Risikomanagementsystem des Konzerns sieht deswegen vor, dass Zulieferer sorgfältig ausgewählt und überwacht werden. Es wird ein technisches und wirtschaftliches Profil erstellt, und zugleich die finanzielle Stabilität des Lieferanten fortlaufend überprüft. Ziel der Überwachung der finanzwirtschaftlichen Situation der Lieferanten ist es, finanziell instabile Lieferanten frühzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zur Risikohandhabung einzuleiten. An die heutigen Zulieferer werden durch kurze Entwicklungszeiten und den Kostendruck hohe Anforderungen gestellt. Die Teilleistungen werden regelmäßig durch Qualitäts- und Terminkontrollen überprüft.

Nicht nur bei der Produktion, sondern auch bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge werden die hohen Qualitätsziele des Konzerns umgesetzt. Dabei wird sichergestellt, dass alle technischen und qualitativen Anforderungen berücksichtigt und erreicht werden. Gewährleistungs-, Produkthaftansprüche und Rückrufaktionen können erhebliche Kosten verursachen. Qualitätssichernd wirkt dabei die im Konzern

eingesetzte Quality-Gate-Systematik. Dieses ressortübergreifende Projekt-Steuerungsinstrument bewirkt, dass nach Ablauf einer zuvor definierten Entwicklungsphase der Zielerreichungsgrad gemessen und damit der Projektfortschritt festgestellt werden kann. Falls die Entwicklungsziele nicht erreicht sind, müssen die verantwortlichen Bereiche Lösungen vorschlagen, wie die Entwicklungsziele ohne erhebliche Verzögerung für das Entwicklungsprojekt erreicht werden können. Unterhalb der Quality-Gates gibt es für die relevantesten Meilensteine zur Steuerung der Entwicklungsprozesse sogenannte Entwicklungs-Gates. Ziel ist es, die kritischen Themen in der Entwicklung frühzeitiger (zwischen den Quality-Gates) zu erkennen und in ihren Konsequenzen eingrenzen zu können.

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

Umweltschutzrechtliche Auflagen

In den vergangenen Jahren wurden zum Klimaschutz zahlreiche internationale und nationale Regulierungen bezüglich Kraftstoffverbrauch und Klimagasen auf den Weg gebracht. Die drastische Reduktion des Ausstoßes von Klimagasen bis 2030 und die nahezu vollständige Vermeidung des Einsatzes von fossilem Kraftstoff bis 2050 sind bereits Gegenstand der öffentlichen und politischen Diskussionen. Es ist zu erwarten, dass die Regulierungen in Zukunft weltweit weiter verschärft werden. Der Konzern ist davon sowohl mit seinen Produktionsstätten als auch mit seinen Produkten betroffen, insbesondere über Vorgaben zur Energieeffizienz und einer Verteuerung von Energie im Allgemeinen. Den möglichen Folgen begegnet der Konzern mit einem Ressourcen- und Energiemanagement im Rahmen seines Umweltmanagementsystems sowie speziellen Arbeitskreisen zum Thema Energiemanagement.

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

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

Damit Unternehmen wie Porsche, mit einem sehr speziellen Fahrzeugangebot und einer kleinen Produktion, nicht die wirtschaftliche Grundlage entzogen wird, besteht die Möglichkeit, eine Sonderregelung zu beantragen oder sich mit anderen Herstellern zu einer Emissionsgemeinschaft zusammenzuschließen und sich hinsichtlich der Emissionsvorgaben als

ein Hersteller behandeln zu lassen. Auch in den USA werden die Grenzwerte für den Verbrauch und damit auch die CO₂-Werte reduziert. Porsche fällt als Kleinserienhersteller bis 2016 unter eine Ausnahmeregelung, nach der Porsche Fahrzeuge 25 Prozent mehr verbrauchen dürfen als Produkte anderer (Massen-) Hersteller.

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



Sonstige Risiken

Ein positives Image ist für jedes Unternehmen wesentlich. Die Kommunikationsstrategie des Konzerns stellt sicher, dass in Krisenszenarien oder bei Ereignissen, die das Image beschädigen könnten, schnell und professionell kommuniziert und agiert wird.

Über die zuvor beschriebenen Risiken hinaus bestehen Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer beherrschbar sind. Sie können im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Konzerns beeinträchtigen. Hierzu zählen Brände, Explosionen, Naturkatastrophen, Pandemien und Terroranschläge. Durch regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen und bau- sowie prozesstechnische Schutzmaßnahmen erfolgt ein präventiver Schutz. Darüber hinaus sind Betriebsunterbrechung und Sachschäden Bestandteil des Versicherungsschutzes.

Die Statistik zeigt, dass Elementarschäden wie Sturm, Hagel oder Erdbeben (Sachrisiken) häufiger als bisher vorkommen. Um derartige Risiken und daraus resultierende nachhaltige Produktionsstörungen zu verringern, besteht im Konzern ein Notfallteam, das schnell und koordiniert eingreift, um das Schadensszenario zu begrenzen. Jeder Schadensfall führt zu neuen Erkenntnissen. Sofern diese für eine Prozessoptimierung sprechen, erfolgt eine detaillierte Bewertung und gegebenenfalls eine zeitnahe Implementierung in die Gefahrenabwehrorganisation. Darüber hinaus werden Sachrisiken auf Grundlage einer kaufmännischen Kosten-/Nutzenanalyse und unter Berücksichtigung versicherungstechnischer Methoden versichert. Es ist aber nicht möglich, für alle Schadensereignisse einen vollständigen Versicherungsschutz zu garantieren.

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns

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

Risikobericht des Volkswagen Konzerns

Integriertes Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

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

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

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens werden überwiegend von den konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahrgenommen oder an zentrale Shared Service Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und der Volkswagen Konzernbilanzierungsrichtlinie aufgestellten und vom Abschlussprüfer bestätigten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und der Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Die Konzernbilanzierungsrichtlinie gewährleistet eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der für das Mutterunternehmen anzuwendenden Vorschriften. Zu diesen zählen insbesondere Konkretisierungen zur Anwendung von gesetzlichen Vorschriften und branchenspezifischen Sachverhalten. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben zur Abbildung

und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle und der darauf aufbauenden Saldenabstimmung.

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

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

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Das Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) ist ein System, mit dem im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch zukunftsgerichtete Daten des Controllings konsolidiert und analysiert werden können. Es bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen und größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen; damit ist eine zukunftsichere technische Plattform entstanden, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen inhaltliche Plausibilitätsüberprüfungen zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang durchführt.

Risikofrüherkennungssystem gemäß KonTraG

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

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

Aktualisierung der Risikodokumentation

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

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

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





Ziele und Wirkungsweise des Risikomanagements

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

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

Parallel dazu fließen die Ergebnisse der bereits getroffenen Maßnahmen zur Bewältigung des Risikos zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand der Volkswagen AG über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

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

Kontinuierliche Weiterentwicklung

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

Einzelrisiken des Volkswagen Konzerns

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken

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

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

Änderungen in der Gesetzgebung, bei Steuern oder Zöllen in einzelnen Ländern können ebenfalls den internationalen Handel stark beeinträchtigen und erhebliche Risiken für den Volkswagen Konzern mit sich bringen.

Branchenrisiken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Risiken aus Forschung und Entwicklung

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

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

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

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

Risiken aus der Beschaffung

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

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

Produktionsrisiken

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

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

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

Risiken aus Nachfrageveränderungen

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

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

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

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

Abhängigkeit vom Großkundengeschäft

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

Qualitätsrisiken

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

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

Personalrisiken

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

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

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

IT-Risiken

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



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

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

Da der Volkswagen Konzern zunehmend international tätig ist, erhöhen sich auch die Intensität und die Qualität von Angriffen auf seine IT-Systeme und Datenbestände. Deshalb werden schon während der Softwareentwicklung, bei der Absicherung der IT-Infrastruktur und auch bei der Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Datenbestände fortlaufend Maßnahmen gegen identifizierte und antizipierte Risiken ergriffen.

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

Umweltschutzrechtliche Auflagen

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

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

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

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

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

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

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

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

worben werden. Die CO₂-Emissionszertifikate für die Stromerzeugung müssen – anders als bisher – vollständig gekauft werden. Nach bisherigen Schätzungen werden sich die Energiekosten für die europäischen Standorte des Volkswagen Konzerns vor allem durch den Zukauf der benötigten Emissionsberechtigungen für den Betrieb eigener Anlagen wie Kraftwerke und Heizhäuser erhöhen.

Rechtsfälle

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

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen beziehungsweise für die verbliebenen erkennbaren Risiken angemessene Rückstellungen gebildet. Nach Einschätzung des Volkswagen Konzerns werden diese Risiken deshalb keinen nachhaltigen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben. Da einige Risiken jedoch nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind.

Im Jahr 2011 wurden zwei Auskunftsklagen der Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V. bezüglich der Hauptversammlungen am 3. Dezember 2009 und am 22. April 2010 rechtskräftig abgewiesen. Außerdem wurden zwei Anfechtungsklagen derselben

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

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

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

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

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

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

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

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

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

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

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

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

Risiken aus Finanzinstrumenten

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

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

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

Liquiditätsrisiken

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

Restwert Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

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

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

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

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

Sonstige Einflüsse

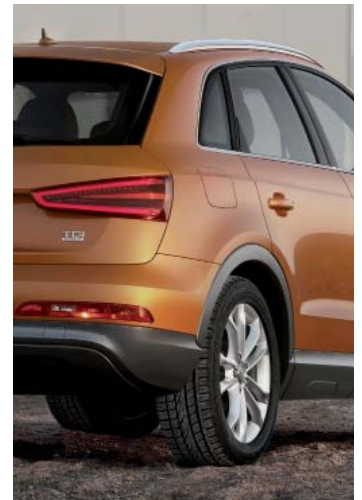
Über die zuvor beschriebenen Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und damit nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen Naturkatastrophen, Epidemien und Terroranschläge.

Gesamtaussage zur Risikosituation des Volkswagen Konzerns

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

Gesamtaussage zur Risikosituation des Porsche SE Konzerns

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



Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

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

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

Prognosebericht und Ausblick

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

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

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

Wechselkursentwicklung

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

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

Zinsentwicklung

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

Entwicklung der Rohstoffpreise

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

Entwicklung der Automobilmärkte

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

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

Voraussichtliche Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern geht davon aus, dass Umsatz und Absatz im Geschäftsjahr 2012 und 2013 im Vergleich zum Berichtsjahr 2011 weiter zulegen. Durch das abnehmende Wachstumstempo der Weltwirtschaft und die andauernde Schuldenkrise in der Eurozone könnten allerdings das Wachstum und die insbesondere im Geschäftsjahr 2012 geplanten hohen Steigerungsraten eingedämmt werden. Gleichwohl erwartet der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern insbesondere im Geschäftsjahr 2012 gestützt durch einen überdurchschnittlich hohen Auftragsbestand einen höheren Umsatz und Absatz als im Geschäftsjahr 2011. Dieses Wachstum dürfte zum einen von der anhaltend starken Nachfrage nach Porsche-Fahrzeugen in China und anderen sich entwickelnden Märkten getragen werden. Zum anderen geht der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern aufgrund seiner attraktiven Angebotspalette auch in den Stammmärkten Europa und Nordamerika von einer weiter steigenden Nachfrage aus.

Diese Entwicklung sowie die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und der Marke Porsche dürften sich in den kommenden beiden Geschäftsjahren und darüber hinaus positiv im Umsatz und im operativen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit niederschlagen. So plant der Konzern für die kommenden beiden Jahre mit einer weiteren Erhöhung des Absatzes und des Umsatzes sowie weiterhin mit einer operativen Umsatzrendite von mindestens 15 Prozent.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

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

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

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

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

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

Stuttgart, den 27. Februar 2012

Porsche Automobil Holding SE
Der Vorstand

MÄRKTE

Deutlich mehr Auslieferungen

Das Geschäftsjahr 2011 markiert mit 118.868 Auslieferungen einen weiteren Höhepunkt in der Geschichte des Unternehmens. Erstmals lieferte Porsche auf den internationalen Absatzmärkten über 100.000 Einheiten in einem Geschäftsjahr aus. Das Wachstum gegenüber 2010 beträgt 22 Prozent. In fast allen Regionen konnten gegenüber dem Vorjahreszeitraum zweistellige Zuwachsraten verzeichnet werden.

Die positive Entwicklung ist unter anderem auf den großen Erfolg des neuen Cayenne zurückzuführen. In seinem ersten vollen Geschäftsjahr nach der Markteinführung wurden 59.898 Einheiten an Kunden ausgeliefert. Die neue Generation des sportlichen Geländewagens konnte damit den Vorjahreswert deutlich um 46 Prozent übertreffen. Erfolgreichstes Modell war der Cayenne V6 mit 21.236 Einheiten, dicht gefolgt von den sportlichen V8-Derivaten, von denen in Summe 18.182 Einheiten ausgeliefert wurden. Zuwächse verzeichnete zudem der Gran Turismo Panamera. Von der vierten Baureihe wurden 26.840 Einheiten an Kunden ausgeliefert. Dies entspricht einer Steigerung von 19 Prozent gegenüber dem

Vorjahreszeitraum. Impulse gingen in der zweiten Jahreshälfte auch von den neu eingeführten Modellen Panamera Hybrid und Panamera Diesel aus.

Die Baureihen 911 und Boxster/Cayman konnten das Berichtsjahr positiv abschließen: Im letzten Geschäftsjahr vor der Einführung der Nachfolgemodelle wurde der Vorjahreswert mit 32.130 Einheiten nahezu gehalten. Wesentliche Beiträge lieferten die sportlichen 911 GTS Derivate (4.450 Einheiten), sowie die Black Editions der Baureihen 911 und Boxster/Cayman (3.092 Einheiten). Insgesamt wurden 19.377 Einheiten der Baureihe 911 sowie 12.753 Einheiten der Baureihe Boxster/Cayman an Kunden ausgeliefert. Einen Höhepunkt des vergangenen Geschäftsjahres bildete das bereits ausverkaufte Top-Modell 911 GT3 RS 4.0, welches die Kompetenz von Porsche in der Entwicklung von Sportwagen erneut unterstrich. Mit der Vorstellung des neuen 911 auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main im September 2011 und der erfolgreichen Markteinführung ab Dezember 2011 hat Porsche ein weiteres erfolgreiches Kapitel in der Geschichte der Sportwagenikone eingeläutet. So wurden im Geschäftsjahr 2011 bereits 618 Einheiten der neuen Generation ausgeliefert.



Amerika

USA: Starke Nachfrage nach Cayenne und Sportwagen

Im Jahr 2011 hat sich der Automobilmarkt in den USA weiter erholt. Porsche konnte von dieser Entwicklung profitieren und die Auslieferungen gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um fast 15 Prozent auf 29.023 Einheiten steigern. Die weiterhin sehr starke Nachfrage nach dem neuen Cayenne führte zu einem deutlichen Anstieg der Auslieferungen dieser Baureihe um 56 Prozent auf 12.978 Einheiten (Vorjahreszeitraum 8.343). Die Baureihe Panamera hat sich mit 6.879 Auslieferungen im Berichtsjahr als feste Größe im Segment etabliert. Sehr erfreulich war die Entwicklung im Bereich der Sportwagen. Die Baureihen 911 und Boxster/Cayman konnten mit 9.166 Auslieferungen das Vorjahresergebnis bestätigen. Mit sehr geringen Lagerbeständen ist Porsche in den USA bestens auf die 2012 anstehenden Modellwechsel bei den Sportwagen vorbereitet.

Kanada: Neuer Rekord bei den Kundenauslieferungen

Mit 2.214 Kundenauslieferungen konnte Porsche in Kanada den vergleichbaren Vorjahreswert von 2.036 Einheiten um neun Prozent übertreffen. Damit erzielte Porsche in Kanada das beste Ergebnis aller Zeiten. Besonders erfolgreich war erneut der Cayenne, von dem 1.105 Einheiten ausgeliefert wurden. Auf den Panamera entfielen 359 Auslieferungen, sodass das starke Niveau des Vorjahres fast erreicht werden konnte. Vom 911 wurden 475 Fahrzeuge und von den Mittelmotorsportwagen insgesamt 275 Einheiten ausgeliefert. Ein wichtiger Erfolgsfaktor für das Wachstum in Kanada waren weitere Investitionen in das Händlernetz, welches jetzt 14 Händler umfasst.

Lateinamerika: Eine Erfolgsgeschichte

Im elften Jahr nach ihrer Gründung konnte Porsche Latin America die Erfolgsgeschichte fortsetzen. Mittlerweile werden Händler in 30 Ländern Mittel- und Lateinamerikas betreut. Die Auslieferungen im Geschäftsjahr 2011 lagen mit 3.113 Einheiten um 21

Prozent über dem Vorjahreswert. Erfolgreichste Baureihe war der Cayenne mit 2.080 Auslieferungen gefolgt von den Mittelmotorsportwagen mit 507 Einheiten. Vom 911 konnten 272 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert werden. Der Gran Turismo Panamera kam auf 254 Einheiten. Brasilien, der Wachstumsmotor der Region, blieb größter Einzelmarkt, gefolgt von Mexiko, Chile und Puerto Rico.

Europa

Deutschland: Weiter auf der Erfolgsspur

Mit einem Zuwachs von über 13 Prozent auf 14.959 ausgelieferte Einheiten blickt Porsche in Deutschland auf ein äußerst erfolgreiches Geschäftsjahr 2011 zurück. Die Sportwagen 911, Cayman und Boxster konnten trotz der Präsentation des neuen 911 auf der IAA im September 2011 und des anstehenden Modellwechsels beim Boxster den traditionell hohen Sportwagenanteil im Markt nahezu halten. Bei konstant hohem Segmentanteil wurden mit 4.772 Einheiten des Porsche 911 vier Prozent mehr Fahrzeuge ausgeliefert. Die Mittelmotorsportwagen Boxster und Cayman erreichten 1.106 Auslieferungen (minus elf Prozent) beziehungsweise 570 Einheiten (plus 18 Prozent). Deutlich ausgebaut werden konnte der Segmentanteil des Cayenne. Mit einem Plus von 23 Prozent gegenüber dem Vorjahr wurden 5.754 Einheiten des sportlichen Geländewagens an Kunden ausgeliefert. Im wachsenden Segment der Gran Turismos konnte Porsche mit dem Panamera 2.757 Einheiten ausliefern und damit den Vorjahreswert um 26 Prozent übertreffen.

Großbritannien: Gelungener Modellwechsel

Nach wie vor erreicht der Sportwagenanteil am Gesamtabsatz in Großbritannien mehr als 50 Prozent, damit zählt der Markt weiterhin zu den wichtigsten für die zweitürigen Sportwagen von Porsche. Der gelungene Übergang zur siebten Generation des 911 ist daher besonders hervorzuheben. Mit 766 Aufträgen ist der neue 911 hervorragend im Markt aufgenommen worden. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 1.648 Einheiten der Baureihe 911 ausgeliefert.

Porsche Cars Great Britain ist sehr gut vorbereitet auf die im Frühjahr 2012 anstehende Markteinführung des neuen Boxster. Auch hier konnten mit 1.613 ausgelieferten Boxster und Cayman gute Ergebnisse erzielt werden. Trotz starker lokaler Konkurrenz legte der Cayenne in 2011 um 31 Prozent auf 2.452 Auslieferungen zu. Der Panamera konnte das Vorjahresergebnis bestätigen, weitere Wachstumspulse sind in 2012 durch den Panamera Diesel zu erwarten. Insgesamt lagen die Auslieferungen an Kunden im Berichtsjahr mit 6.472 Fahrzeugen um fünf Prozent unter dem Vorjahreswert.

Italien: Wachstum in weiterhin instabilem Umfeld

Die wirtschaftliche und politische Unsicherheit führte allgemein zu einem deutlichen Nachfragerückgang für Personenkraftwagen. Porsche widersetzte sich diesem Markttrend und übertraf den Vorjahreswert sogar mit 4.580 ausgelieferten Fahrzeugen um 16 Prozent. Besonders nachgefragt waren die Modelle der Baureihen Cayenne mit 2.881 Einheiten beziehungsweise einem Zuwachs von 66 Prozent gegenüber dem Vorjahr sowie dem Panamera mit 830 Einheiten und einem Wachstum von 17 Prozent. Lebenszyklusbedingt konnten die Sportwagen mit 869 Auslieferungen das Vorjahresniveau nicht erreichen. Hierin enthalten sind 49 Einheiten des sehr gut gestarteten neuen 911.

Frankreich: Mehr als 3.000 verkaufte Porsche

Porsche hat in Frankreich das starke Ergebnis des Jahres 2010 nochmals übertroffen und trotz eines schwierigen Marktumfelds in Europa erstmals über 3.000 Fahrzeuge ausgeliefert (3.078 Einheiten). Trotz des anstehenden Modellwechsels war der 911 dabei besonders gefragt und konnte um 13 Prozent zulegen (710 Einheiten). Boxster, Panamera und Cayenne konnten das hohe Niveau des Vorjahres halten. Highlight der zahlreichen Marketingaktivitäten war einmal mehr das „Festival Porsche“ in Le Mans mit 2.725 teilnehmenden Porsche Kunden und Interessenten.

Spanien und Portugal: Der Cayenne ist das Zugpferd

Porsche steigerte im Geschäftsjahr 2011 seine Auslieferungen im spanischen und portugiesischen Markt trotz der Wirtschaftsprobleme dieser Länder um 18 Prozent auf insgesamt 2.244 Fahrzeuge. Der Blick auf die einzelnen Baureihen zeigt die Führungsrolle des Cayenne mit 1.477 Einheiten. Zweitstärkste Baureihe war der Panamera mit 451 Fahrzeugen. Im fortgeschrittenen Lebenszyklus konnten die Heck- und Mittelmotorbaureihen die Vorjahreswerte nicht ganz erreichen. Insgesamt wurden 198 Fahrzeuge der Baureihe 911 sowie 118 Boxster und Cayman ausgeliefert.

Schweiz und Österreich: Wachstum inmitten Europas

Porsche Schweiz realisierte mit 1.801 Kundenauslieferungen eine Steigerung um 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Cayenne war besonders begehrt: 836 Einheiten entfielen auf die neue Generation des sportlichen Geländewagens. Aber auch die anderen Baureihen konnten zulegen. Trotz des Modellwechsels konnten von 911 (drei Prozent) und Boxster/Cayman (acht Prozent) jeweils mehr Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr ausgeliefert werden. Der Panamera bestätigte mit 284 ausgelieferten Fahrzeugen exakt das Vorjahresergebnis.

In Österreich wurden insgesamt 929 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert und somit der Vorjahreswert (792 Fahrzeuge) um 17 Prozent übertroffen. Dabei legte der Cayenne mit 487 Fahrzeugen um 135 Einheiten zu. Trotz der Einführung des Nachfolgemodells erreicht der 911 mit 203 Auslieferungen fast das Vorjahresergebnis.

Belgien/Niederlande/Luxemburg: Starke Nachfrage

Mit 1.241 ausgelieferten Cayenne und 676 ausgelieferten Panamera konnten die viertürigen Sportwagen von Porsche ihren Marktanteil deutlich ausbauen. Einen großen Anteil daran hatten der für

Westeuropa wichtige Cayenne Diesel und der Ende des Berichtsjahres eingeführte Panamera Diesel. Mit sehr niedrigen Lagerbeständen sind die Märkte in Benelux ebenfalls bestens auf die Markteinführung der neuen Sportwagen vorbereitet.

Insgesamt stiegen die Kundenauslieferungen in Belgien gegenüber dem Vorjahr um 28 Prozent auf 1.427 Einheiten. Auch in den Niederlanden hat Porsche deutlich um elf Prozent auf 929 Einheiten zugelegt. In Luxemburg konnten 260 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert werden (plus 16 Prozent).

Nordeuropa: Stabiles Wachstum durch Netzerweiterung

Dank des voranschreitenden Ausbaus des Händlernetzes betrug die Kundenauslieferungen im Berichtsjahr 1.388 Einheiten, was einem Anstieg von elf Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Dies ist auch auf den Erfolg der Cayenne-Baureihe zurückzuführen, welche mit 743 Auslieferungen das Vorjahresergebnis um 37 Prozent übertreffen konnte. Die Baureihe Panamera verzeichnete mit 311 Einheiten ein Wachstum von zwei Prozent. Bedingt durch den eingeleiteten Generationswechsel der Sportwagen unterschritten diese das Vorjahresniveau um 19 Prozent.

Süd- und Osteuropa: Heterogene Marktentwicklung

Dank der weiter wachsenden Märkte Ukraine, Polen und Türkei wurde in einem heterogenen Marktumfeld das Vorjahresergebnis mit 3.440 Einheiten um 17 Prozent deutlich übertroffen. Wachstumstreiber war die Baureihe Cayenne, die mit 2.041 Einheiten das bereits starke Vorjahr um 24 Prozent übertraf. Auch die anderen Baureihen konnten zum sehr positiven Ergebnis beitragen. Die Baureihe Panamera steigerte mit 932 Auslieferungen ihr Vorjahresergebnis um 167 Einheiten. Die Sportwagen 911 und Boxster/Cayman lagen in Summe mit 467 Einheiten nahezu auf Vorjahresniveau. Das Vertriebsnetz konnte mit der Neuerschließung von Georgien und dem Investorenwechsel in Griechenland auf 23 Märkte erweitert werden.

Russland: Deutliches Wachstum dank Frontmotor-Sportwagen

Im Berichtsjahr erfolgte die Feier „10 Jahre Porsche in Russland“. Es passte ins Bild, dass Porsche in Russland in seinem Jubiläumsjahr bei den Auslieferungen um 40 Prozent auf 2.202 Einheiten zulegen konnte. Stärkste Baureihe war erneut der Cayenne, dessen Verkäufe um 45 Prozent auf 1.725 Einheiten anstiegen. Auch der Panamera konnte mit einem Anstieg von 38 Prozent beziehungsweise 344 Einheiten das bereits sehr gute Vorjahr nochmals übertreffen. Besonders beliebt waren der Panamera 4S, Turbo und Turbo S. Die Sportwagemodelle 911, Boxster und Cayman lagen in Summe mit 133 Auslieferungen leicht über dem Vorjahresergebnis.

Mittlerer Osten und Afrika: Weiteres Wachstum

Porsche Middle East & Africa übertraf im Berichtszeitraum mit 7.945 ausgelieferten Fahrzeugen den Vorjahreswert (6.841 Einheiten) um 16 Prozent. Erfolgreichste Baureihe war hierbei der Cayenne mit 4.846 Auslieferungen. Der Panamera etablierte sich mit 1.869 Einheiten auf dem hohen Vorjahresniveau. Von den Mittelmotorsportwagen Boxster und Cayman konnten 576 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert werden, was einer Steigerung von 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht. Der Fokus für weiteres Wachstum liegt auf den Regionen Afrika und Indien. Insgesamt werden von Dubai aus 21 Importeure betreut.

Australien/Neuseeland: Fortsetzung der Erfolgsstory

Porsche Cars Australia steigerte im Jubiläumsjahr des 60-jährigen Bestehens die Auslieferungen um neun Prozent auf 1.514 Einheiten. Vom Cayenne wurden in Australien und Neuseeland mit 899 Fahrzeugen deutlich mehr ausgeliefert als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum (plus 36 Prozent). Besonderen Anteil an diesem Wachstum hatten 574 Diesel und 171 Cayenne S. Bei Boxster und Cayman wurde mit insgesamt 250 Einheiten das Vorjahresergebnis nahezu bestätigt. Auch der Panamera erreichte mit 114 Auslieferungen das Vorjahresniveau.

Asien

Japan: Erfolgreich trotz schwerer Rahmenbedingungen

Porsche Japan übertraf mit 3.041 Einheiten im Geschäftsjahr 2011 das Vorjahresergebnis um zwei Prozent und trotzte damit den schweren Rahmenbedingungen im vergangenen Jahr. Dieses Ergebnis wurde vor allem durch die Cayenne-Modelle getragen (1.294 Auslieferungen). Boxster und Cayman behaupteten in einem rückläufigen Marktsegment ihre starke Position und bestätigten mit 687 Auslieferungen nahezu das Vorjahresergebnis. Der Panamera erreichte 544 Einheiten und der 911 trotz des Modellwechsels 516 Auslieferungen.

China: Größter Wachstumsmarkt

2011 feierte Porsche China „10 Jahre Porsche in China“. China war auch in 2011 der zweitgrößte Absatzmarkt von Porsche und schritt mit 24.340 Auslieferungen weiter auf dem Wachstumspfad voran (plus 65 Prozent). Das volumenstärkste Modell war mit 13.283 ausgelieferten Fahrzeugen wiederholt der Cayenne. Mit 7.726 Panamera-Auslieferungen hat sich China in 2011 zum größten Absatzmarkt für diese Baureihe entwickelt. Trotz des Modellwechsels legte auch der 911 nochmals zu. An 929 Kunden wurde die Sportwagenikone aus Zuffenhausen übergeben. Noch deutlicher wuchs der Absatz bei Boxster und Cayman. Mit insgesamt 2.402 ausgelieferten Mittelmotorsportwagen konnte Porsche sich hervorragend im Wettbewerbsumfeld durchsetzen.

Durch den konsequenten Ausbau des Händlernetzes wird der Wachstumskurs von Porsche China unterstützt. In 2011 nahmen sieben weitere Porsche Zentren ihren Geschäftsbetrieb auf, so dass bis zum Ende des Jahres insgesamt 40 Händler operativ tätig waren. Zuletzt wurden die Porsche Zentren in Changchun und Wuhan eröffnet. Das konzernerneigene, im September 2010 eröffnete Porsche Zentrum Shanghai Pudong zählt mit 1.100 Auslieferungen bereits zu einem der größten Porsche-Händler weltweit.

Asien/Pazifik: Aufstrebender Wirtschaftsraum

Die Region Asien/Pazifik hat weiter stark an Bedeutung gewonnen. Im Geschäftsjahr 2011 wurden 3.930 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Dies entspricht einem Zuwachs von 74 Prozent. Besonders erfolgreich war die Baureihe Cayenne mit 2.300 Auslieferungen. Vor allem die Varianten Diesel und Hybrid stießen bei den Kunden auf großes Interesse. Auch der Panamera hat sich mit 990 Auslieferungen weiter auf dem Markt etabliert. Im Berichtszeitraum war Porsche in der Region Asien/Pazifik mit 21 Händlern in 13 Ländern vertreten.

Fahrzeugauslieferungen des Volkswagen Konzerns weltweit

Der Volkswagen Konzern lieferte im Jahr 2011 weltweit 8.265.012 Fahrzeuge an Kunden aus, das waren 1.061.828 beziehungsweise 14,7 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Auslieferungszahlen in allen zwölf Monaten des Berichtsjahres waren höher als in den jeweiligen Vorjahresmonaten. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf die Auslieferungen von Lkw und Bussen getrennt ein.

Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen weltweit

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Marken weltweit auf allen relevanten Automobilmärkten vertreten. Die Region Westeuropa sowie die Länder China, Brasilien, USA, Russland, Argentinien und Mexiko gehören aktuell zu den Hauptabsatzmärkten des Konzerns. Dank des attraktiven und umweltfreundlichen Modellangebots konnte der Konzern seine gute Wettbewerbsposition auch im Jahr 2011 weiter ausbauen. In wichtigen Kernmärkten hat Volkswagen seine Marktanteile gesteigert und weltweit erneut einen erfreulichen Nachfragezuwachs verzeichnet.

Weltweit lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 8.160.154 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Damit wurde der Rekordwert aus dem Vorjahr um 14,3 Prozent übertroffen. Mit Aus-

nahme von Bugatti konnten alle Konzernmarken die Verkaufszahlen des Vorjahres übertreffen. Beachtliche Wachstumsraten erreichten insbesondere die Marken Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA, Bentley, Lamborghini und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Auch im Geschäftsjahr 2011 war auf nahezu allen Märkten die Nachfrage nach Modellen des Volkswagen Konzerns höher als im Vorjahr. Nachfolgend erläutern wir die Entwicklung der Nachfrage nach Konzernmodellen in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Im Geschäftsjahr 2011 lagen die Auslieferungen an Kunden in Westeuropa – trotz eines leicht rückläufigen Pkw-Marktes in einigen Ländern – über dem Niveau des Vorjahres. Gemessen am Auslieferungsvolumen des Konzerns verkaufte Volkswagen 38,4 (40,3) Prozent seiner Pkw und leichten Nutzfahrzeuge in Westeuropa. Im Berichtsjahr haben alle Volumenmarken ihre Verkäufe gegenüber dem Vorjahr gesteigert. Die höchsten Zuwachsraten erzielten die Modelle Touran, Passat Limousine, Passat Variant, ŠKODA Fabia Combi, ŠKODA Yeti, ŠKODA Octavia Combi und Caddy. Die Nachfrage nach den neuen Modellen Jetta, Sharan, Audi A1, Audi A7 Sportback, SEAT Ibiza ST und SEAT Alhambra entwickelte sich ebenfalls sehr erfreulich. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns am Pkw-Gesamtmarkt in Westeuropa erhöhte sich von 21,0 Prozent auf 23,0 Prozent. In Zentral- und Osteuropa übertrafen die Verkaufszahlen des Volkswagen Konzerns den Vorjahreswert mit 547.582 ausgelieferten Einheiten um 29,4 Prozent. Die größten Zuwächse verzeichneten die Verkaufszahlen in Russland und in der Ukraine. Auf dem russischen Pkw Markt haben hat Volkswagen im Berichtsjahr mit 228.977 Einheiten 74,4 Prozent mehr Fahrzeuge verkauft als im Vorjahr. In Zentral- und Osteuropa wurden fast alle Modelle der Marke Volkswagen Pkw, der A6 und der A8 der Marke Audi, sämtliche Modelle der Marke ŠKODA, der SEAT Altea sowie der Multivan/Transporter und der Caddy stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die neuen Modelle Sharan, Polo Stufenheck, Audi A1, Audi A7 Sportback, SEAT Ibiza ST, SEAT Alhambra und Amarok erfreuten sich ebenfalls einer hohen Nachfrage.

In Südafrika konnte der Volkswagen Konzern vom Aufschwung im Automobilssektor profitieren und seine Verkaufszahlen um 39,4 Prozent auf 99.407 Einheiten steigern. Besonders begehrt waren die Einstiegsmodelle. Der Marktanteil des Konzerns in Südafrika erhöhte sich auf 22,7 (19,9) Prozent.

In der Region Nahost verzeichnete der Volkswagen Konzern eine höhere Nachfrage als im Vorjahr (plus 20,8 Prozent).

Auslieferungen in Deutschland

Im Geschäftsjahr 2011 stieg die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns auf dem deutschen Pkw-Markt um 11,4 Prozent auf 1.153.070 Einheiten. Das Auslieferungsvolumen im Vorjahr war durch das Ende der staatlichen Umweltprämie beeinträchtigt. Die größten Steigerungsraten wiesen die Modelle Touran, Tiguan, Passat Limousine, Passat Variant, Audi TT, ŠKODA Fabia Kurzheck, ŠKODA Yeti, ŠKODA Octavia Combi, SEAT Altea und Caddy auf. Die neuen Modelle Jetta, Sharan, Audi Q3 Audi A7 Sportback, SEAT Ibiza ST und SEAT Alhambra wurden ebenfalls positiv vom Markt aufgenommen. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes standen Ende des Jahres 2011 sechs Konzernmodelle an der Spitze ihres jeweiligen Segments: Polo, Golf, Passat, Touran, Tiguan und Caddy. Die Liste der in Deutschland am häufigsten zugelassenen Pkw führte weiterhin unangefochten der Golf an. Volkswagen hat im Jahr 2011 den Pkw-Marktanteil des Konzerns in Deutschland auf hohem Niveau auf 35,9 (35,1) Prozent erhöht und damit seine Marktführerschaft weiter ausgebaut.

Auslieferungen in Nordamerika

Im Berichtsjahr stiegen die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns auf dem US-amerikanischen Markt um 23,3 Prozent auf 444.331 Einheiten. Die Nachfrage nach den Modellen Jetta, Tiguan, Touareg, Audi TT, Audi Q5, Audi Q7 und Audi A8 entwickelte sich erfreulich. Auf dem kanadischen Markt erhöhten sich die Verkaufszahlen im Vergleich zum Vorjahr um 16,3 Prozent auf 69.500 Einheiten.

Die größten Steigerungsraten wiesen hier die Modelle Jetta, Touareg, Audi A4, Audi Q5 und Audi Q7 auf. In Mexiko lieferte der Konzern mit 153.016 Einheiten 18,4 Prozent mehr Fahrzeuge aus als im Vorjahr. Stark nachgefragt wurden die Modelle Jetta und SEAT Ibiza.

Auslieferungen in Südamerika

Die Nachfrage auf den Märkten in Südamerika stieg 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 Prozent auf 933.259 Einheiten. Auf dem brasilianischen Markt entwickelten sich unsere Verkaufszahlen leicht rückläufig (minus 1,0 Prozent auf 704.706 Einheiten). Neben der hohen Wettbewerbsintensität auf diesem Markt war die Verunsicherung der Kunden aufgrund der Ende des Jahres erhöhten Steuern auf Importfahrzeuge der Hauptgrund dafür. Die Modelle Space Fox und Voyage erfreuten sich großer Beliebtheit. Die Verkaufszahlen der leichten Nutzfahrzeuge Saveiro und T2 nahmen insgesamt um 7,6 Prozent zu. In Argentinien stieg die Zahl der verkauften Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum Vorjahr um 33,0 Prozent auf 178.170 Einheiten. Zu diesem Ergebnis trug vor allem die große Nachfrage nach den Modellen Fox, Gol, Voyage und Bora bei. Die Marktführerschaft in Argentinien konnte der Konzern mit einem Pkw-Marktanteil von 25,1 (24,2) Prozent ausbauen.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Nachdem im Jahr 2010 die Region Asien-Pazifik mit Blick auf die Pkw-Verkäufe die mit Abstand am stärksten wachsende Region war, stieg im Jahr 2011 die Nachfrage nach Pkw nur leicht, da einige staatliche Förderprogramme ausliefen. Der Volkswagen Konzern setzte in der Region mit 2.569.765 Einheiten trotzdem 20,0 Prozent mehr Fahrzeuge als im Vorjahr ab. Auf dem chinesischen Pkw-Markt verkaufte der Konzern im Vergleich zum Vorjahr 17,4 Prozent (2.258.614 Einheiten) mehr Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Nahezu alle Modelle trugen zu diesem positiven Ergebnis bei. Mit einem Marktanteil von 18,2 (16,8) Prozent baute der Volkswagen Konzern seine Marktführerschaft in China aus. Auf dem japanischen

Markt konnte Volkswagen seine Verkaufszahlen gegenüber dem Vorjahreswert um 12,1 Prozent auf 71.729 Einheiten steigern. Die Modelle Touran, Passat Variant und Audi Q7 wurden verstärkt nachgefragt. Auf den übrigen Märkten der Region Asien-Pazifik entwickelten sich die Auslieferungen an Kunden unvermindert positiv. Auf dem indischen Pkw-Markt hat der Konzern mit 111.637 Einheiten seine Verkäufe gegenüber dem Vorjahr erneut mehr als verdoppelt. Die größten Steigerungsraten verzeichneten die Modelle Polo Kurzheck, Polo Stufenheck und ŠKODA Fabia Kurzheck.

In Südamerika belief sich die Nachfrage nach Lkw und Bussen aus dem Volkswagen Konzern auf 29.709 Fahrzeuge (plus 49,9 Prozent), darunter 25.309 Lkw. Auf dem brasilianischen Markt wurden 20.222 Lkw und 3.275 Busse ausgeliefert.

Auf den Märkten in der Region Asien-Pazifik beliefen sich die Verkäufe an Kunden auf 6.810 Einheiten (plus 33,8 Prozent), von denen 5.628 auf Lkw entfielen. In China wurden 1.579 Lkw und 93 Busse ausgeliefert.

Auslieferungen von Lkw und Bussen

Im Geschäftsjahr 2011 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 104.858 Lkw und Busse an Kunden aus (plus 64,6 Prozent), auf Lkw entfielen dabei 93.778 Einheiten. Die Verkaufszahlen der Marke MAN sind für den Zeitraum 9. November bis 31. Dezember 2011 enthalten. Scania konnte die Auslieferungen an Kunden gegenüber dem Vorjahr um 25,7 Prozent auf 80.108 Einheiten steigern.

In Westeuropa beliefen sich die Verkäufe auf 38.073 Fahrzeuge, von denen 35.466 auf Lkw entfielen. Der Volkswagen Konzern profitierte auf diesem Markt vor allem bei Lkw überproportional von Ersatzbeschaffungen im Zuge der konjunkturellen Erholung. Auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa verkaufte der Volkswagen Konzern insgesamt 15.194 Fahrzeuge, das waren im Vergleich zum Vorjahr mehr als doppelt so viel. Auf Lkw entfielen 14.920 Einheiten. In den übrigen Märkten Europas lieferte der Volkswagen Konzern 14.259 Fahrzeuge an Kunden aus (plus 30,4 Prozent), darunter 12.382 Lkw.

Auf den nordamerikanischen Märkten verkauften der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr aufgrund der positiven Entwicklung in den relevanten Wirtschaftssektoren 813 Einheiten (davon 73 Lkw).

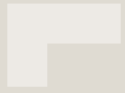




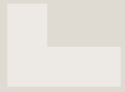


KONZERNABSCHLUSS





KONZERNABSCHLUSS



Porsche SE Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Mio. €	Anhang	2011	RGJ 2010
Sonstige betriebliche Erträge	[1]	12	269
Personalaufwand	[2]	- 14	- 11
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[3]	- 4.445	- 590
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	[4]	4.660	1.075
Ergebnis vor Finanzergebnis		213	743
Finanzierungsaufwendungen	[5]	- 374	- 185
Finanzerträge	[6]	189	81
Finanzergebnis		- 185	- 104
Ergebnis vor Steuern		28	639
Ertragsteuern	[7]	31	647
Ergebnis nach Steuern		59	1.286
davon entfallen auf			
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE		37	1.275
nicht beherrschende Anteilseigner	[8]	22	11
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert)	[9]	0,13	6,57
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	[9]	0,14	6,58
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	[9]	0,13	6,57
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	[9]	0,14	6,58

Porsche SE Konzern-Gesamtergebnisrechnung
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Mio. €	2011	RGJ 2010
Ergebnis nach Steuern	59	1.286
Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Anteilen (nach Steuern)	- 327	758
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	- 327	758
Gesamtergebnis	- 268	2.044
davon entfallen auf		
die Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE	- 290	2.033
nicht beherrschende Anteilseigner	22	11

Porsche SE Konzernbilanz zum 31. Dezember 2011

Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
Aktiva			
At Equity bewertete Anteile	[11]	28.008	24.258
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[12]	4.253	4.475
Langfristige Vermögenswerte		32.261	28.733
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	[12]	21	25
Ertragsteuerforderungen	[13]	214	286
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	[14]	469	622
Kurzfristige Vermögenswerte		704	933
		32.965	29.666
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	[15]	306	175
Kapitalrücklage	[15]	4.884	122
Gewinnrücklagen	[15]	16.110	16.572
Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilseignern	[15]	21.300	16.869
Nicht beherrschende Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	[15]	345	345
Eigenkapital		21.645	17.214
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[16]	7	7
Sonstige Rückstellungen	[17]	17	17
Passive Latente Steuern	[7]	8	0
Finanzschulden	[19]	5.871	3.880
Sonstige Verbindlichkeiten	[20]	5.087	1.088
Langfristige Schulden		10.990	4.992
Ertragsteuerrückstellungen	[17]	79	148
Sonstige Rückstellungen	[17]	92	75
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	[18]	9	33
Finanzschulden	[19]	0	6.964
Ertragsteuerverbindlichkeiten	[13]	0	235
Sonstige Verbindlichkeiten	[20]	150	5
Kurzfristige Schulden		330	7.460
		32.965	29.666

Porsche SE Konzern-Kapitalflussrechnung
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Mio. €	2011	RGJ 2010
1. laufende Geschäftstätigkeit		
Ergebnis nach Steuern	59	1.286
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	17	-53
Tatsächliche Ertragsteuern	-39	-647
Veränderung der Latenten Steuern	8	0
Gezahlte Ertragsteuern	-278	-370
Erhaltene Ertragsteuern	176	7
Gewinn aus dem Abgang von Aktienoptionen	0	-92
Zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-245	-667
Erhaltene Dividenden aus at Equity bewerteten Anteilen	371	198
Veränderung der Sonstigen Forderungen sowie anderer Vermögenswerte	11	-8
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Schulden (ohne Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen)	-37	21
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	43	-325
2. Investitionsbereich		
Veränderung von Aktienoptionen	0	122
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit vor Geldanlagen in Termingelder	0	122
Veränderung der Geldanlagen in Termingelder	115	100
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit	115	222
3. Finanzierungsbereich		
Ausschüttungen an Aktionäre der Porsche SE	-77	-17
Ausschüttungen an nicht beherrschende Anteilseigner - Hybridkapitalgeber	-22	-11
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten	-7.000	0
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten	2.000	0
Einzahlungen aus der Kapitalerhöhung	4.903	0
Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit	-196	-28
4. Finanzmittelbestand		
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. bis 3.)	-38	-131
Finanzmittelbestand am 1.1.2011 bzw. 1.8.2010	406	537
Finanzmittelbestand am 31.12.2011 bzw. 31.12.2010	368	406
Darstellung Bruttoliquidität		
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	469	622
Bruttoliquidität	469	622

Anhangangabe [10] enthält weitere Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung.

Porsche SE Konzern-Eigenkapitalspiegel vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Gewinnrücklagen		Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilen	Nicht beherrschende Anteile – Hybridkapital	Konzern- eigenkapital
			Angesammelte Gewinne	At Equity bewertete Anteile ³			
Stand am 31.7.2010	175	122	14.254	301	14.852	345	15.197
Ergebnis nach Steuern			1.275		1.275	11	1.286
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				758	758		758
Gesamtergebnis der Periode	0	0	1.275	758	2.033	11	2.044
Dividendenzahlung ¹			-17		-17	-11	-28
Übrige Veränderungen			1		1		1
Stand am 31.12.2010	175	122	15.513	1.059	16.869	345	17.214
Stand am 1.1.2011	175	122	15.513	1.059	16.869	345	17.214
Ergebnis nach Steuern			37		37	22	59
Sonstiges Ergebnis nach Steuern				-327	-327		-327
Gesamtergebnis der Periode	0	0	37	-327	-290	22	-268
Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen	131	4.857			4.988		4.988
Transaktionskosten		-95			-95		-95
Dividendenzahlung ²			-77		-77	-22	-99
Änderung Nicht beherrschende Anteile auf Ebene at Equity bewerteter Anteile			-98		-98		-98
Übrige Veränderungen			3		3		3
Stand am 31.12.2011	306	4.884	15.378	732	21.300	345	21.645

¹ Ausschüttung einer Dividende von 0,094 € je Stammaktie; insgesamt 8.225.000 €

Ausschüttung einer Dividende von 0,10 € je Vorzugsaktie; insgesamt 8.750.000 €

² Ausschüttung einer Dividende von 0,50 € je Vorzugsaktie; insgesamt 76.562.500 €

³ Kumuliertes übriges Eigenkapital at Equity bewerteter Anteile

Das Eigenkapital wird in Anhangangabe [15] erläutert.

Porsche SE Konzernanhang für das Geschäftsjahr 2011

Grundlagen und Methoden

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

Der Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Dezember 2011 wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. Es werden die am Abschlussstichtag anzuwendenden und im Rahmen des Komitologieverfahrens übernommenen Standards des International Accounting Standards Board (IASB), London, sowie die für das Geschäftsjahr gültigen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) berücksichtigt. Die Anforderungen der angewandten Standards und Interpretationen wurden vollständig erfüllt. Der Abschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows des Porsche SE Konzerns (Porsche SE und ihre Tochterunternehmen).

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

Das Geschäftsjahr des Porsche SE Konzerns (Porsche SE und ihre Tochterunternehmen) umfasst den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember eines Jahres.

Im vorliegenden Konzernabschluss wird aufgrund der mit Wirkung zum 1. Januar 2011 vorgenommenen Umstellung des Geschäftsjahres auf das Kalenderjahr als Vergleichsperiode das Rumpfgeschäftsjahr 2010 (RGJ 2010) mit einem Zeitraum vom 1. August bis zum 31. Dezember 2010 (5 Monate) dargestellt. Aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume der Berichts- und der Vergleichsperiode sind die dargestellten Beträge nicht vollständig vergleichbar.

Die Konzernwährung lautet auf Euro. Die Angaben erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro (Mio. €).

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Die Geschäftstätigkeit des Porsche SE Konzerns beschränkt sich auf das Halten und Verwalten der Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, und an der Volkswagen AG, Wolfsburg. Die Beteiligungen als separate Vermögenswerte erfüllen nicht die Definition von Geschäftssegmenten, so dass eine Segmentberichterstattung nach den Vorgaben von IFRS 8 nicht erforderlich ist.

Der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht der Porsche SE wurden durch Beschluss vom 27. Februar 2012 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben.

Konsolidierungskreis

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

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

Zu den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen gehören auch Gesellschaften, bei denen der Porsche SE Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nicht ohne die Zustimmung der anderen Gesellschafter getroffen werden können bzw. aus sonstigen Gründen keine Kontrolle im Sinne der IFRS gegeben ist.

Die Satzung der Volkswagen AG sieht ein Entsenderecht für das Land Niedersachsen für zwei Mitglieder des Aufsichtsrats vor, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG gehören. Dieses Entsenderecht steht aufgrund der gegebenen Höhe der Beteiligung des Landes Niedersachsen an der Volkswagen AG einer Einbeziehung des Volkswagen Konzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen, da die Porsche SE nicht die Mehrheit im Aufsichtsrat bestimmen kann und damit keine Beherrschung im Sinne der IFRS vorliegt. Die Beteiligung der Porsche SE an der Volkswagen AG wird aufgrund des dennoch gegebenen maßgeblichen Einflusses at Equity in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Die Volkswagen AG beteiligte sich am 7. Dezember 2009 im Wege einer Kapitalerhöhung mit 49,9% an der Porsche Zwischenholding GmbH. Die Porsche SE verlor aufgrund der in den Durchführungsverträgen und im Gesellschaftsvertrag der Porsche Zwischenholding GmbH festgelegten Regelungen trotz einer gegebenen Stimmrechtsmehrheit von 50,1% die alleinige Kontrolle im Sinne der IFRS über diese Gesellschaft. Die Porsche Zwischenholding GmbH stellt seit diesem Zeitpunkt ein Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE und der Volkswagen AG dar und wird seither ebenfalls at Equity bilanziert. Die Anzahl der zum Bilanzstichtag in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogenen Gesellschaften ergibt sich aus folgender Tabelle:

	31.12.2011	31.12.2010
Vollkonsolidierte Tochterunternehmen		
Inland	0	1
Ausland	1	1
Zu Anschaffungskosten geführte Tochterunternehmen		
Inland	1	1
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	2	2
Zu Anschaffungskosten geführte Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	1	0
	5	5

Konzernanteilsbesitzliste

	Kapitalanteil zum 31.12.2011	Eigenkapital	Ergebnis
	in %	T€	T€
Vollkonsolidierte Unternehmen			
Ausland			
Porsche Holding Finance plc, Dublin, Irland	100,0	6.883	982
Zu Anschaffungskosten geführte Tochterunternehmen			
Porsche Erste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart	100,0	19	-4
At Equity bilanzierte Gemeinschaftsunternehmen			
Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart	50,1	7.606.979	581.499
At Equity bilanzierte Assoziierte Unternehmen			
Volkswagen AG, Wolfsburg	32,2 ¹	19.459.423	3.417.823
Zu Anschaffungskosten geführte Gemeinschaftsunternehmen			
Porsche Sechste Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart ²	50,1	19	-5

¹ Abweichend vom Kapitalanteil beträgt der Stimmrechtsanteil zum Bilanzstichtag 50,73 %.

² Rumpfgeschäftsjahr für den Zeitraum vom 21. November bis zum 30. November 2011.

Die Porsche Zweite Vermögensverwaltung GmbH, Stuttgart, wurde mit Wirkung zum 1. Oktober 2011 auf die Porsche SE verschmolzen. Die Eintragung der Verschmelzung in das Handelsregister erfolgte am 6. Februar 2012.

Der zum 31. Dezember 2011 aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht ist über das elektronische Unternehmensregister unter www.unternehmensregister.de abrufbar.

Beteiligungen an assoziierten Unternehmen

Die Volkswagen AG wird als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Der Börsenwert der Beteiligung an der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2011 beträgt 15.524 Mio. € (31. Dezember 2010: 15.861 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern weist im Geschäftsjahr 2011 folgende Werte aus:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Langfristige Vermögenswerte	147.986	113.457
Kurzfristige Vermögenswerte	105.640	85.936
Langfristige Schulden	89.216	73.781
Kurzfristige Schulden	101.057	76.900
Umsatzerlöse	159.337	65.066
Gewinn	15.409	5.161

Die dargestellten Beträge beinhalten keine Anpassungen für Zwecke der Bilanzierung at Equity auf Ebene der Porsche SE.

Beteiligungen an Gemeinschaftsunternehmen

Die Porsche Zwischenholding GmbH wird als Gemeinschaftsunternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen.

Aufgrund der Anteilsquote sind dem Porsche SE Konzern die nachfolgend zusammengefassten Werte an Gemeinschaftsunternehmen zuzurechnen:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Langfristige Vermögenswerte	11.511	10.871
Kurzfristige Vermögenswerte	3.399	2.934
Langfristige Schulden	10.953	9.887
Kurzfristige Schulden	5.211	5.764
Erträge	12.800	4.499
Aufwendungen	11.630	4.120

Die dargestellten Beträge beinhalten keine Anpassungen für Zwecke der Bilanzierung at Equity auf Ebene der Porsche SE.

Konsolidierungsgrundsätze

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bilanzierten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Konsolidierungsgrundsätze dargestellt, die nur innerhalb des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns Anwendung finden.

Die Abschlüsse sämtlicher Tochterunternehmen und at Equity bilanzierten Anteile werden in der Berichtsperiode einheitlich auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag der Porsche SE entspricht, aufgestellt. Sofern erforderlich, werden Anpassungen an konzerneinheitliche Rechnungslegungsmethoden vorgenommen.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 (rev. 2008) nach der Erwerbsmethode.

Die Anschaffungskosten eines Unternehmenserwerbs bemessen sich nach IFRS 3 (rev. 2008) aus der Summe der zum Erwerbszeitpunkt übertragenen Gegenleistung, bewertet mit deren beizulegendem Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt, und der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen. Die nicht beherrschenden Anteile können dabei entweder zu ihrem beizulegenden Zeitwert oder zum entsprechenden Anteil am identifizierbaren Nettoreinvermögen des erworbenen Unternehmens bewertet werden. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses entstandene Kosten werden aufwandswirksam erfasst und stellen somit keinen Bestandteil der Anschaffungskosten dar.

Bei sukzessiven Unternehmenszusammenschlüssen wird der vom Erwerber zuvor an dem erworbenen Unternehmen gehaltene Eigenkapitalanteil zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt neu bestimmt und der hieraus resultierende Gewinn oder Verlust erfolgswirksam erfasst.

Sofern die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbzeitpunkt bewerteten, erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden übersteigen, entsteht in Höhe des übersteigenden Betrags ein Geschäfts- oder Firmenwert. Unterschreiten hingegen die Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs die Differenz zwischen den zum beizulegenden Zeitwert zum Erwerbzeitpunkt bewerteten, erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten und übernommenen Schulden, wird der Differenzbetrag nach erfolgtem Reassessment in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile oder bei der Veräußerung von Anteilen nach Erstkonsolidierung ohne Verlust der Beherrschung an einem bereits voll konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen konsolidierten Unternehmen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus konzerninternen Verkäufen von Vermögenswerten, die noch nicht an Dritte weiterveräußert sind, werden eliminiert. Für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen werden Latente Steuern angesetzt. Darüber hinaus werden Bürgschaften und Garantien, die von der Porsche SE oder einer ihrer konsolidierten Tochterunternehmen zu Gunsten anderer konsolidierter Tochterunternehmen übernommen werden, eliminiert.

Wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr gegeben ist und das Mutterunternehmen weiterhin Anteile an dem bisherigen Tochterunternehmen hält, werden diese Anteile mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts erfasst. Bei Börsennotierung entspricht der beizulegende Zeitwert der Anteile zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts dem Produkt aus der Anzahl der weiterhin gehaltenen Anteile und dem Börsenkurs der Anteile zu diesem Zeitpunkt.

Bei der Entkonsolidierung eines bisherigen Tochterunternehmens wird die Differenz zwischen der erhaltenen Gegenleistung (bei Veräußerung) bzw. dem beizulegenden Zeitwert der verbleibenden Beteiligung (bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten) und dem abgehenden Nettoreinvermögen (einschließlich eines abgehenden, noch vorhandenen Geschäfts- oder Firmenwerts aus der Kapitalkonsolidierung) sowie dem abgehenden Buchwert der nicht beherrschenden Anteile zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts erfolgswirksam erfasst. Direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge des bisherigen Tochterunternehmens für Fremdwährungseffekte, zur Veräußerung gehaltene Wertpapiere, Cashflow Hedges und at Equity bewertete Anteile werden zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts ebenfalls erfolgswirksam ausgebucht. Eine gem. IFRS 3 (rev. 2004) gebildete Neubewertungsrücklage wird im Zeitpunkt der Entkonsolidierung hingegen nicht erfolgswirksam ausgebucht, sondern erfolgsneutral in die angesammelten Gewinne umgebucht.

Bilanzierung at Equity

Die at Equity bilanzierten Beteiligungen werden zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung at Equity bei erstmaligem Erwerb von Anteilen mit den Anschaffungskosten bzw. bei Teilveräußerungen oder sonstigen Beherrschungsverlusten von zuvor vollkonsolidierten Tochterunternehmen zum beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Beherrschungsverlusts angesetzt. Auf die Bilanzierung at Equity finden die Regelungen zur Vollkonsolidierung grundsätzlich entsprechende Anwendung. Ein sich ergebender Geschäfts- oder Firmenwert ist Bestandteil des Beteiligungsbuchwerts und wird weder planmäßig abgeschrieben noch einem separaten Wertminderungstest unterzogen. Ein entstandener passivischer Unterschiedsbetrag wird nach erfolgtem Reassessment zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung at Equity erfolgswirksam erfasst.

In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche SE Konzern entfallenden Veränderungen des Reinvermögens des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens fortgeschrieben. Der Anteil des Konzerns am Ergebnis nach Steuern und nach nicht beherrschenden Anteilen wird in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Position „Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen“ erfasst. In dieser Position werden ebenfalls beteiligungsbuchwertmindernde Verwässerungseffekte im Falle einer unterproportionalen oder ausgebliebenen Teilnahme an einer auf Ebene der Beteiligung durchgeführten Kapitalerhöhung erfasst, die nicht zu einer Änderung des Status der Beteiligung als assoziiertes Unternehmen bzw. Gemeinschaftsunternehmen führt.

Änderungen von direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen auf Ebene des assoziierten Unternehmens bzw. Gemeinschaftsunternehmens werden in einer separaten Position innerhalb des Konzerneigenkapitals der Porsche SE erfasst. Erhaltene Ausschüttungen führen zu einer erfolgsneutralen Minderung des Beteiligungsbuchwerts. Änderungen der Nicht beherrschenden Anteile auf Ebene at Equity bewerteter Anteile enthält die der Porsche SE zuzurechnenden anteiligen Änderungen in der Beteiligungsquote nicht beherrschender Anteilseigner im Konzern von at Equity bilanzierten Beteiligungsunternehmen, die in deren Konzernabschluss nicht zu einer Änderung der Beherrschungssituation führen und infolgedessen dort erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern Indikatoren auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes gemäß IAS 39 vorliegen. Sofern der Buchwert der Beteiligung seinen, nach den Regelungen des IAS 36 ermittelten, erzielbaren Betrag übersteigt, wird in Höhe der Differenz ein Wertminderungsaufwand ergebniswirksam erfasst. Der Nutzungswert wird hierbei auf Basis von geschätzten, vom at Equity bilanzierten Unternehmen künftig erwirtschafteten Cashflows gem. IAS 28.33a ermittelt. Wurde in Vorperioden eine Wertminderung vorgenommen, wird mindestens einmal jährlich geprüft, ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass der Grund für diese zuvor vorgenommene Wertminderung nicht mehr besteht oder sich der Betrag der vorgenommenen Wertminderung vermindert hat. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag neu ermittelt und eine zuvor vorgenommene Wertminderung, die nicht mehr begründet ist, entsprechend rückgängig gemacht.

In der Berichtsperiode wurde sowohl für die Beteiligung an der Volkswagen AG als auch für die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Hierfür wurde für beide Beteiligungen ein erzielbarer Betrag auf Basis eines Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelt. Grundlage für die Ermittlung war die jeweils letzte vom Management der Beteiligungen verabschiedete Fünf-Jahresplanung. Wesentlicher Bestandteil der Planung für den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ist die Steigerung des jährlichen Absatzvolumens auf rund 200.000 Fahrzeuge bis 2018 sowie eine operative Umsatzrendite von 15 %. Der Volkswagen Konzern legt in seiner Planung mittelfristig eine angestrebte Umsatzrendite vor Steuern von mindestens 8 % zugrunde, die auch nachhaltig erreicht werden soll. Zur Extrapolation der Cashflows über die Detailplanungsphase hinaus wurde eine Wachstumsrate von jeweils 1 % verwendet. Die nachhaltige EBIT-Marge wurde dabei vorsichtig und unter Berücksichtigung der in der Vergangenheit erzielten und in der Detailplanung unterstellten EBIT-Margen bestimmt. Für die Diskontierung der Cashflows wurden die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten von 7,0 % bzw. 7,7 % (Vorjahr 6,6 % bzw. 7,2 %) herangezogen. Diese wurden für jede Beteiligung aus einer spezifischen Gruppe vergleichbarer Unternehmen (Peer Group) abgeleitet, die eine risikoadäquate Kapitalverzinsung für die jeweilige Geschäftstätigkeit widerspiegelt. Bei der Auswahl der beiden Peer Groups wurden sowohl die Besonderheiten der vom Volkswagen Konzern (Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften) verfolgten Mehr-Markenstrategie als auch die Besonderheiten des Sportwagengeschäfts des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns (Porsche Zwischenholding GmbH und ihre Tochtergesellschaften) berücksichtigt.

Selbst ein isoliertes Absinken der nachhaltigen EBIT-Marge um 20 % oder eine Wachstumsrate von 0 % bzw. ein isolierter Anstieg der durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten von 20 % würde die Werthaltigkeit des Buchwerts der beiden Beteiligungen nicht in Frage stellen.

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.

In Fremdwährung aufgestellte Abschlüsse werden gemäß IAS 21 in Euro umgerechnet. Die funktionale Währung der einbezogenen Gesellschaften entspricht dabei der Währung des primären Wirtschaftsumfelds, in dem das Unternehmen tätig ist.

Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden mit dem Stichtagskurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum Durchschnittskurs. Aus der Umrechnung von Abschlüssen resultierende Umrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral als gesonderter Posten im Eigenkapital erfasst. Bei Abgang wird dieser gesonderte Posten erfolgswirksam aufgelöst.

Die für die Umrechnung von Geschäftsvorfällen verwendeten Währungskurse werden nachfolgend dargestellt.

		Bilanz Stichtagskurs			
		Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ¹	VW Konzern ¹	Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ¹	VW Konzern ¹
1 €=		31.12.2011	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2010
Argentinien	ARS	N/A	5,5744	N/A	5,3086
Australien	AUD	1,2725	1,2723	1,3157	1,3136
Brasilien	BRL	2,4145	2,4159	2,2212	2,2177
China	CNY	8,1444	8,1588	8,8212	8,8220
Großbritannien	GBP	0,8353	0,8353	0,8623	0,8608
Indien	INR	N/A	68,7130	N/A	59,7580
Japan	JPY	100,1802	100,2000	108,8600	108,6500
Kanada	CAD	1,3217	1,3215	1,3355	1,3322
Mexiko	MXN	18,0502	18,0512	16,5663	16,5475
Polen	PLN	N/A	4,4580	N/A	3,9750
Republik Korea	KRW	1.500,1100	1.498,6900	1.501,5100	1.499,0600
Russland	RUB	41,7640	41,7650	40,9449	40,8200
Schweden	SEK	8,9118	8,9120	8,9776	8,9655
Südafrika	ZAR	10,4887	10,4830	8,8753	8,8625
Tschechische Republik	CZK	25,7840	25,7870	25,0958	25,0610
USA	USD	1,2940	1,2939	1,3388	1,3362

¹ Einbeziehung at Equity

		Gewinn- und Verlustrechnung Durchschnittskurs			
		Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ¹	VW Konzern ¹	Porsche SE Konzern und Porsche Zwischenholding GmbH Konzern ¹	VW Konzern ¹
1 €=		2011	2011	RGJ 2010	RGJ 2010
Argentinien	ARS	N/A	5,7449	N/A	5,2420
Australien	AUD	1,3475	1,3484	1,3900	1,4024
Brasilien	BRL	2,3253	2,3265	N/A	2,2821
China	CNY	8,9978	8,9960	N/A	8,8933
Großbritannien	GBP	0,8677	0,8679	0,8484	0,8465
Indien	INR	N/A	64,8859	N/A	60,4644
Japan	JPY	111,0040	110,9586	111,4699	111,4154
Kanada	CAD	1,3758	1,3761	1,3643	1,3593
Mexiko	MXN	17,2770	17,2877	N/A	16,6777
Polen	PLN	N/A	4,1206	N/A	3,9873
Republik Korea	KRW	1.539,7686	1.541,2341	N/A	1.532,7589
Russland	RUB	40,8725	40,8846	40,9063	40,6333
Schweden	SEK	N/A	9,0298	N/A	9,2988
Südafrika	ZAR	10,0814	10,0970	N/A	9,4235
Tschechische Republik	CZK	24,5586	24,5898	24,7331	24,8538
USA	USD	1,3921	1,3920	1,3350	1,3252

¹ Einbeziehung at Equity

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der Porsche SE und der im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen inländischen und ausländischen Tochterunternehmen werden einheitlich nach den im Porsche SE Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt und bewertet. Auch auf Ebene der assoziierten Unternehmen und der Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE kommen grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zur Anwendung. Sofern erforderlich, werden Anpassungen vorgenommen. Die Vergleichsinformationen für das Geschäftsjahr 2011 basieren grundsätzlich auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für das RGJ 2010 angewendet wurden.

Da die Ergebnisbeiträge der at Equity bewerteten Anteile einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens- und Ertragslage des Porsche SE Konzerns haben, werden nachfolgend auch Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden dargestellt, die im Porsche SE Konzern nur innerhalb des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns Anwendung finden.

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise der at Equity bewerteten Anteile oder der derivativen Finanzinstrumente, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die angewandten Bewertungsgrundlagen werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte, die nicht im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses entgeltlich erworben wurden, werden bei der erstmaligen Erfassung gemäß IAS 38 mit ihren Anschaffungskosten aktiviert. Die Anschaffungskosten von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbenen Immateriellen Vermögenswerten entsprechen ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt. In den Folgeperioden werden Immaterielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich etwaiger kumulierter planmäßiger Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen erfasst.

Es wird dabei zwischen Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter und solchen mit unbestimmter Nutzungsdauer unterschieden.

Entgeltlich erworbene Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden unter Berücksichtigung etwaiger Wertminderungen planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt im Wesentlichen zwischen drei und fünf Jahren. Nutzungsdauern, Restwerte und die Abschreibungsmethoden werden mindestens am Ende des Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst. Werden Anpassungen vorgenommen, werden diese als Schätzungsänderungen behandelt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben. Hierzu gehören Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen. Die Unbestimmtheit der Nutzungsdauer der Marken beruht auf der Einschätzung, dass der wirtschaftliche Nutzenzufluss aus diesen Vermögenswerten nicht auf einen bestimmten Zeitraum festgelegt werden kann. Mindestens einmal jährlich wird für jeden einzelnen 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 werden mit Ausnahme ihres aktivierungsfähigen Anteils nicht aktiviert, sondern erfolgswirksam in der Periode erfasst, in der sie anfallen. Aktiviert wird der Anteil, für den eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und der die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt. 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. Forschungskosten werden bei Entstehung als Aufwand erfasst.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, vermindert um kumulierte planmäßige Abschreibungen entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer sowie etwaige kumulierte außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund von Wertminderungen. Bei Sachanlagen, die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen erworben wurden, entsprechen die Anschaffungskosten dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt. Selbst erstellte Sachanlagen sind zu Herstellungskosten aktiviert. Sie enthalten neben den direkt zurechenbaren Kosten auch anteilige produktionsbezogene Gemeinkosten. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Kosten für Reparaturen und Instandhaltung werden als laufender Aufwand erfasst.

Die planmäßigen Abschreibungen, im Wesentlichen lineare Abschreibungen, werden entsprechend dem erwarteten Verlauf des Verbrauchs des künftigen wirtschaftlichen Nutzens vorgenommen. Für im Schichtbetrieb eingesetzte Anlagen werden teilweise erhöhte Abschreibungssätze verwendet.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	In Jahren
Gebäude	25 bis 50
Grundstückseinrichtungen	9 bis 20
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 20
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (einschließlich Spezialwerkzeuge)	3 bis 15

Restwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf prospektiv als Schätzungsänderung angepasst.

Sachanlagen werden entweder bei Abgang oder dann ausgebucht, wenn aus der weiteren Nutzung oder Veräußerung eines angesetzten Vermögenswerts kein wirtschaftlicher Nutzen mehr erwartet wird. Die aus der Ausbuchung des Vermögenswerts resultierenden Gewinne oder Verluste werden als Differenz zwischen dem Nettoveräußerungserlös und dem Buchwert des Vermögenswerts zum Zeitpunkt des Abgangs ermittelt und in der Periode erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in der der Vermögenswert ausgebucht wird.

Leasingverhältnisse

Die Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet, wird auf Basis des wirtschaftlichen Gehalts der Vereinbarung zum Zeitpunkt ihres Abschlusses getroffen und erfordert eine Einschätzung, ob die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarung von der Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts oder bestimmter Vermögenswerte abhängig ist und ob die Vereinbarung ein Recht auf die Nutzung des Vermögenswerts einräumt. Eine erneute Beurteilung ist nach dem Beginn des Leasingverhältnisses nur unter den Voraussetzungen des IFRIC 4 vorzunehmen.

Operating Leasing

Leasingverhältnisse, bei denen nicht im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen werden, werden als Operating Leasing klassifiziert.

Bei an Dritte im Rahmen von Operating Leasingverträgen vermieteten Vermögenswerten handelt es sich insbesondere um Fahrzeugleasingverträge von Leasinggesellschaften, die unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen wurden. Die Leasingfahrzeuge werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf den erwarteten Restwert oder den niedrigeren Marktwert abgeschrieben.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasingnehmer im Rahmen von Operating-Leasing-Verhältnissen auftreten, das heißt, wenn nicht alle wesentlichen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit dem Eigentum an die Konzerngesellschaften übergegangen sind, werden die Leasingraten bzw. die Mietzahlungen direkt als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Finanzierungsleasing

Leasingverhältnisse, bei denen im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken übertragen werden, werden als Finanzierungsleasing klassifiziert.

Bei der Nutzung von Sachanlagen im Rahmen von Finanzierungsleasing werden beim Leasingnehmer die jeweiligen Sachanlagen und aus dem Leasingverhältnis resultierende Verbindlichkeiten zum Marktwert bzw. zum niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen erfasst. Die Sachanlagen werden linear entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer oder über die kürzere Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben.

Soweit Konzerngesellschaften als Leasinggeber im Rahmen von Finanzierungsleasing auftreten, werden Forderungen in Zusammenhang mit diesen Leasingverhältnissen bei der erstmaligen Erfassung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aktiviert.

Finanzierungskosten

Finanzierungskosten, die dem Bau, Erwerb oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswertes zugeordnet werden können, werden als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten des qualifizierten Vermögenswertes aktiviert. Weder im Geschäftsjahr 2011 noch im RGJ 2010 wurden im Porsche SE Konzern Fremdkapitalkosten aktiviert.

Werthaltigkeitstest

An jedem Bilanzstichtag wird überprüft, ob Anhaltspunkte für eine Wertminderung vorliegen. Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten, noch nicht nutzungsbereiten Entwicklungskosten sowie bei Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich, bei Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen und at Equity bilanzierten Beteiligungen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt. Zu letzteren verweisen wir auf den Abschnitt „Bilanzierung at Equity“ innerhalb der Konsolidierungsgrundsätze.

Im Rahmen der Durchführung des Werthaltigkeitstests wird der erzielbare Betrag ermittelt. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten entspricht dem aus einem Verkauf eines Vermögenswerts zwischen unabhängigen, vertragswilligen Parteien erzielbaren Betrag nach Abzug etwaiger Veräußerungskosten. Veräußerungskosten sind zusätzlich entstehende Kosten, die aus dem Verkauf eines Vermögenswerts bzw. einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit resultieren. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung und dem Abgang eines Vermögenswerts mit Hilfe des Discounted-Cashflow- oder des Ertragswertverfahrens ermittelt.

Die Ermittlung des erzielbaren Betrags erfolgt für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln. Sofern die Ermittlung für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich ist, weil dieser nicht weitestgehend unabhängig von anderen Vermögenswerten Mittelzuflüsse generiert, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten, die eine zahlungsmittelgenerierende Einheit darstellt.

Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird die Differenz als Wertminderungsaufwand erfasst. Wertminderungen werden gegebenenfalls ergebniswirksam im Posten Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien erfasst.

Jährlich wird geprüft, ob die Gründe für eine in der Vergangenheit erfasste Wertminderung weiterhin bestehen. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung nicht mehr bestehen, werden – mit Ausnahme von Geschäfts- oder Firmenwerten – Wertaufholungen erfolgswirksam erfasst. Die Wertaufholung ist begrenzt auf den Betrag, der sich als Buchwert, gegebenenfalls unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen, ergeben würde, wenn in der Vergangenheit keine Wertminderung für den Vermögenswert erfasst worden wäre.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) werden zu fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten bilanziert. Die bei der Folgebilanzierung zugrunde gelegten Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden entsprechen denen der selbst genutzten Sachanlagen.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte (ausgenommen Derivative Finanzinstrumente) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken und allgemeine Kreditrisiken werden durch entsprechende Wertkorrekturen berücksichtigt.

Vorräte

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert erfasst.

Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Die Herstellungskosten von selbst erstellten Erzeugnissen 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 auseinanderfallen, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich. Die erstmalige Bewertung eines Finanzinstruments erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Transaktionskosten werden bei Finanzinstrumenten, die nicht als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet kategorisiert sind, miteinbezogen. Im Rahmen der Folgebewertung werden Finanzinstrumente abhängig von der Kategorisierung entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die Festlegung der Kategorie erfolgt mit dem erstmaligen Ansatz des Finanzinstruments.

Für die Bewertung unterscheidet IAS 39 finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte (Held for Trading, HfT),
- bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen (Held to Maturity, HtM),
- zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Available for Sale, AfS) und
- Kredite und Forderungen (Loans and Receivables, LaR).

Finanzielle Verbindlichkeiten sind dagegen den beiden Kategorien

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Fair Value through Profit or Loss, FVtPL) und zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten (Held for Trading, HfT) sowie
- zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (Financial Liabilities at Amortized Cost, FLAC) zuzuordnen.

Je nach Kategorisierung der Finanzinstrumente erfolgt die Bewertung entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Markt- oder Börsenpreis, sofern die zu bewertenden Finanzinstrumente an einem aktiven Markt gehandelt werden. Sofern kein aktiver Markt für ein Finanzinstrument besteht, wird der beizulegende Zeitwert mittels geeigneter finanzmathematischer Methoden (wie zum Beispiel anerkannter Optionspreismodelle, der Diskontierung zukünftiger Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Zugrundelegung der jüngsten Geschäftsvorfälle zwischen sachverständigen, vertragswilligen und unabhängigen Geschäftspartnern für ein und dasselbe Finanzinstrument) ermittelt und gegebenenfalls durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Die fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen den ursprünglichen Anschaffungskosten abzüglich Tilgungen, Wertminderungen und der Amortisation einer Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem bei Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag, welche unter Verwendung der Effektivzinsmethode berücksichtigt wird. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald der Porsche SE Konzern Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Eine Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten erfolgt grundsätzlich dann, wenn das vertragliche Recht auf Cashflows ausläuft oder dieses Recht auf einen Dritten übertragen wird. Eine Ausbuchung von finanziellen Verbindlichkeiten erfolgt, wenn die der Verbindlichkeit zugrunde liegende Verpflichtung erfüllt, aufgehoben oder erloschen ist.

Originäre Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, enthalten die Finanzinstrumente der Kategorie zu Handelszwecken gehalten und finanzielle Vermögenswerte, die beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst. Die Finanzinstrumente der Kategorie zu Handelszwecken gehalten umfassen im Porsche SE Konzern ausschließlich Derivative Finanzinstrumente. Weder im Geschäftsjahr 2011 noch in der Vergleichsperiode wurden finanzielle Vermögenswerte und Schulden beim erstmaligen Ansatz als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten eingestuft.

Finanzinstrumente, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden gegebenenfalls zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst. Im Porsche SE Konzern werden zum Bilanzstichtag keine Finanzinstrumente gehalten, die dieser Kategorie zuzuordnen sind.

Finanzinstrumente, die der Kategorie zur Veräußerung verfügbar zuzuordnen sind, werden gegebenenfalls zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Eine Zuordnung zu dieser Kategorie erfolgt für Nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind und die keiner anderen Kategorien zugeordnet werden. Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden im Eigenkapital unter Berücksichtigung latenter Steuern solange erfasst, bis diese Finanzinstrumente veräußert werden bzw. bis eine objektive Wertminderung eintritt. Beteiligungen, die in den Finanzanlagen ausgewiesen und nicht at Equity bilanziert werden, stellen ebenfalls zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente dar. Sie werden grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern jedoch kein aktiver Markt vorhanden ist und die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht mit vertretbarem Aufwand erfolgen kann, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Kredite und Forderungen, bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinstrumente sowie Finanzschulden werden, sofern sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich zum Bilanzstichtag insbesondere um Sonstige finanzielle Forderungen, Finanzgarantien, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Finanzschulden und Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten.

Im Falle von gegebenen Finanzgarantien ist der Porsche SE Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen verpflichtet, sofern ein Garantiennehmer seine finanziellen Verpflichtungen nicht erfüllt. Für Finanzgarantien wird die Nettodarstellung gewählt. Damit werden die Haftungsvergütungen erst zu dem Zeitpunkt erfasst, zu dem sie fällig sind. Der Ausweis erfolgt unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bzw. unter den Sonstigen Verbindlichkeiten. Erst im Falle einer wahrscheinlichen Inanspruchnahme aus einer gegebenen Finanzgarantie erfolgt die Passivierung. Eine Passivierung war weder im laufenden Geschäftsjahr noch in der Vergleichsperiode erforderlich.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt ein Wertminderungstest, falls objektive Anhaltspunkte für eine nachhaltige Wertminderung erkennbar sind. Ein Wertminderungsaufwand wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Bei signifikanten Einzelforderungen werden nach einheitlichen Maßstäben Einzelwertberichtigungen in Höhe des bereits eingetretenen Ausfalls (incurred loss) gebildet. Ein potenzieller Wertminderungsbedarf wird bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen angenommen.

Wertberichtigungen auf Forderungen werden regelmäßig auf separaten Wertberichtigungskonten erfasst und führen zu einem erfolgswirksamen Wertminderungsverlust.

Der Buchwert von zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrumenten ist bei Vorliegen von objektiven Hinweisen auf eine nachhaltige Wertminderung auf seine Werthaltigkeit zu testen. Bei Eigenkapitalinstrumenten wird unter anderem ein signifikantes und dauerhaftes Absinken des Zeitwerts unter die Anschaffungskosten als Hinweis auf eine Wertminderung angenommen. Sofern eine nachhaltige Wertminderung vorliegt, wird bei einem zur Veräußerung verfügbaren Finanzinstrument der kumulierte Verlust, der sich als Unterschiedsbetrag aus den Anschaffungskosten und dem derzeitigen beizulegenden Zeitwert abzüglich eines etwaigen in Bezug auf dieses Finanzinstrument bereits in vorherigen Geschäftsjahren erfolgswirksam verbuchten Wertminderungsaufwands ergibt, aus dem Eigenkapital ausgebucht und erfolgswirksam erfasst. Eine Wertaufholung zu einem späteren Zeitpunkt wird für Schuldinstrumente durch eine erfolgswirksame Zuschreibung berücksichtigt, bei Eigenkapitalinstrumenten wird diese Wertaufholung erfolgsneutral direkt im Eigenkapital erfasst.

Derivative Finanzinstrumente

Bei den im Konzernabschluss der Porsche SE erfassten Derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich zum einen um ein Zinsderivat. Dieses wurde bis zu seinem Auslaufen am Ende des Geschäftsjahres 2011 zur Sicherung von Zinsrisiken aus bestehenden Verbindlichkeiten eingesetzt. Zum anderen besteht eine Put-Option der Porsche SE sowie eine Call-Option der Volkswagen AG bezüglich der bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

Derivative Finanzinstrumente werden grundsätzlich erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert erfasst und in den Folgeperioden jeweils mit dem beizulegenden Zeitwert neu bewertet.

Sobald die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung des Hedge Accounting erfüllt sind, werden die Derivativen Finanzinstrumente ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value oder als Cashflow Hedge designiert. Ansonsten werden sie der Kategorie zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zugeordnet.

Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswertes, einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Dabei werden die Veränderungen der Marktbewertung des Sicherungsinstruments und der gesicherte Risikoanteil der Grundgeschäfte erfolgswirksam erfasst. Sofern der Fair Value Hedge beendet wird, erfolgt für Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, eine erfolgswirksame Auflösung der Anpassung des Buchwerts des Grundgeschäfts aus der Fair Value Hedge Bilanzierung über die Restlaufzeit des Grundgeschäfts.

Beim Fair Value Hedge auf Portfoliobasis entspricht die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der des Fair Value Hedgings. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam erfasst.

Bei einem Cashflow Hedge werden Risiken aus hochwahrscheinlichen zukünftigen Zahlungsströmen abgesichert. Dabei werden Sicherungsinstrumente nur insoweit in das Hedge Accounting einbezogen, als sie Wertänderungen der Zahlungsströme der gesicherten Grundgeschäfte kompensieren. Der unwirksame Teil wird sofort erfolgswirksam erfasst. Die in das Cashflow Hedge Accounting einbezogenen Wertänderungen werden erfolgsneutral im Kumulierten übrigen Eigenkapital unter Berücksichtigung latenter Steuern erfasst. Mit Eintritt des Grundgeschäfts erfolgt die Umbuchung aus dem Kumulierten übrigen Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung. Wird mit dem Eintritt einer erwarteten Transaktion nicht länger gerechnet, werden die zuvor im Eigenkapital erfassten kumulierten Gewinne bzw. Verluste erfolgswirksam ausgebucht. Ergebniseffekte aus dem Cashflow Hedge Accounting werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in den Sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. Aufwendungen ausgewiesen.

Die vom Porsche SE Konzern zum Bilanzstichtag gehaltenen Optionen 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. Die Bewertung erfolgte mit Hilfe von anerkannten Bewertungsmodellen unter Zugrundelegung von am Markt beobachtbaren und historischen Parametern.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden nur dann in der Bilanz saldiert dargestellt, wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen und beabsichtigt ist, den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Realisation des betreffenden Vermögenswerts die zugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

Flüssige Mittel und Termingeldanlagen

Bei den Flüssigen Mitteln und Termingeldanlagen handelt es sich um Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten. Dieser Posten kann auch Flüssige Mittel enthalten, über die der Porsche SE Konzern nicht uneingeschränkt verfügen kann. Zum Bilanzstichtag waren, wie auch bereits zum 31. Dezember 2010, keine verfügbungsbeschränkten Mittel gegeben.

Latente Steuern

Aktive Latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz (unter Berücksichtigung von temporären Differenzen aus der Konsolidierung) sowie auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive Latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept). Latente Steuerschulden aus zu versteuernden temporären Differenzen im Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen werden nicht angesetzt, sofern der zeitliche Verlauf der Umkehrung der temporären Differenzen gesteuert werden kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Unterschiede in absehbarer Zeit nicht umkehren werden.

Für Aktive Latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht mehr zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse deren Realisation ermöglichen.

Für die Bewertung der latenten Steuern werden die Steuersätze zum Realisationszeitpunkt zugrunde gelegt, die auf Basis der aktuellen Rechtslage in den einzelnen Ländern gelten oder erwartet werden. Latente Steuern werden nicht abgezinst.

Der Ausweis latenter Steuern, die sich auf direkt im Eigenkapital erfasste Posten beziehen, erfolgt im Eigenkapital. Aktive und Passive Latente Steuern werden miteinander verrechnet, wenn Konzerngesellschaften einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden haben und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjekts beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden.

Tatsächliche Steuern

Die tatsächlichen Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende und für frühere Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. 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 ebenfalls direkt im Eigenkapital erfasst.

Aufgegebene Geschäftsbereiche und zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Aufgegebene Geschäftsbereiche sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind und die

- einen gesonderten, wesentlichen Geschäftszweig oder geografische Geschäftsbereiche darstellen,

- Teil eines einzelnen, abgestimmten Plans zur Veräußerung eines solchen sind oder
- ein Tochterunternehmen darstellen, das ausschließlich mit der Absicht zur Weiterveräußerung erworben wurde.

Die aufgegebenen Geschäftsbereiche werden gemäß IFRS 5 separat ausgewiesen. Die im Zusammenhang mit aufgegebenen Geschäftsbereichen stehenden Aufwendungen und Erträge sowie ein möglicher Gewinn oder Verlust aus der Aufgabe werden als Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen gesondert in der Gewinn und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten – ausgewiesen. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung werden angepasst.

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat unter den kurzfristigen Vermögenswerten bzw. kurzfristigen Schulden ausgewiesen.

Hybridkapital

Sofern die Anleihebedingungen des begebenen Hybridkapitals die entsprechenden Kriterien erfüllen, erfolgt gemäß IAS 32 eine Bilanzierung als Eigenkapitalbestandteil des Konzerns. Bei einer Qualifikation als Eigenkapital wird die abzugsfähige Verzinsung nicht innerhalb der Zinsaufwendungen ausgewiesen, sondern analog der Dividendenverpflichtung gegenüber den Aktionären behandelt. Die angefallenen Kapitalbeschaffungskosten werden unter Berücksichtigung von Steuereffekten direkt vom Hybridkapital abgesetzt.

Erfolgt die Bilanzierung des Hybridkapitals als Fremdkapital, wird es unter den Anleihen ausgewiesen. Die Verzinsung ist in den Sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen enthalten.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren („Projected Unit Credit Method“) für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Die Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen. Der Zinssatz, der zur Abzinsung der Rückstellungen verwendet wird, wird ausgehend von der Rendite langfristiger erstrangiger Unternehmensanleihen am Bilanzstichtag bestimmt.

Sofern Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen rückgedeckt werden, werden diese saldiert ausgewiesen. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die Korridor-Methode angewendet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste eines Altersversorgungsplans werden dabei erfolgswirksam erfasst, soweit der Saldo der kumulierten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste des Plans zehn Prozent des Verpflichtungsumfangs aus dem Plan oder zehn Prozent des beizulegenden Zeitwerts des vorhandenen Planvermögens des Vorjahres übersteigen (sog. Korridor-Methode). Der diesen Korridor übersteigende Betrag wird über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft erfolgswirksam 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 Pensionsplans unverfallbar sind, ist der nachzuerrechnende Dienstzeitaufwand sofort erfolgswirksam zu erfassen. Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, der Zinsanteil der Rückstellungszuführung sowie die Erträge aus Planvermögen werden in den Finanzierungsaufwendungen erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn aus einem Ereignis der Vergangenheit eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und dieser Abfluss verlässlich geschätzt werden kann. Rückstellungen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken zum voraussichtlichen Erfüllungsbetrag bewertet. Der Erfüllungsbetrag wird auf Basis der bestmöglichen Schätzung berechnet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Als Zinssatz wird ein Zinssatz vor Steuern verwendet, der die aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt sowie die für den Sachverhalt spezifischen Risiken widerspiegelt. Der aus der Aufzinsung entstehende Zinsaufwand wird in den Finanzierungsaufwendungen ausgewiesen.

Rückstellungen werden nicht mit Erstattungsansprüchen gegenüber Dritten verrechnet. Erstattungsansprüche werden in den Sonstigen Vermögenswerten separat ausgewiesen, wenn so gut wie sicher ist, dass der Porsche SE Konzern die Erstattung bei Erfüllung der Verpflichtung erhält.

Abgegrenzte Schulden werden nicht unter den Rückstellungen, sondern sachverhaltsbezogen unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bzw. unter den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Verbindlichkeiten

Langfristige Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Differenzen zwischen historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt. Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

Erträge und Aufwendungen

Erträge werden grundsätzlich erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich ermittelt werden kann.

Die Erfassung von Erträgen aus dem Verkauf von Produkten erfolgt grundsätzlich erst zu dem Zeitpunkt, zu dem die mit dem Eigentum an den verkauften Waren und Erzeugnissen verbundenen maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übergegangen sind. Die Erträge werden abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Erlöse aus Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsschluss ein fester Rückkaufspreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisation des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufs-

und Rückkaufspreis 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 und -aufwendungen werden bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten sowie bei verzinslichen zur Veräußerung gehaltenen Wertpapieren unter Anwendung der Effektivzinsmethode ermittelt.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfasst.

Die produktionsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten.

Eventualschulden

Die Eventualschulden stellen mögliche Verpflichtungen gegenüber Dritten dar, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse, die nicht vollständig unter der Kontrolle des Porsche SE Konzerns stehen, erst noch bestätigt werden muss. Des Weiteren entstehen Eventualschulden aus einer gegenwärtigen Verpflichtung, die auf vergangenen Ereignissen beruht, die jedoch nicht bilanziert wird, weil der Abfluss von Ressourcen nicht wahrscheinlich ist bzw. die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann. Eventualschulden werden betragsmäßig nur in den Fällen angegeben, bei denen die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von Ressourcen von der Unternehmensleitung nicht als sehr gering („remote“) eingestuft wird.

Schätzungen und Beurteilungen des Managements

Zur Erstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Ermessensentscheidungen und Schätzungen notwendig, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen sowie Eventualforderungen und Eventualschulden auswirken. Dabei werden sämtliche aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt. Die wesentlichen Sachverhalte, die von Schätzungen betroffen sind, beziehen sich auf das at Equity-Ergebnis beeinflussende Größen wie z. B. beizulegende Zeitwerte aus Kaufpreiallokationen, Nutzungsdauern und Abschreibungsmethoden sowie die Bewertung der Rückstellungen auf Ebene der Beteiligungsunternehmen, die Ermittlung von Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarfen für die Beteiligungsbuchwerte von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (vgl. hierzu Abschnitt „Bilanzierung at Equity“ in den Konsolidierungsgrundsätzen), die Bewertung von Derivativen Finanzinstrumenten (vgl.

Abschnitt 4.2.2 in Anhangangabe [21]), die Bewertung von Rückstellungen und Eventualschulden (vgl. hierzu insbesondere zu Rechtsstreitigkeiten Anhangangabe [22]) sowie die Realisierbarkeit von Forderungen. Die tatsächlich eintretenden Werte können im Einzelfall von den Schätzungen abweichen. Die Buchwerte der von 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 sowie die Ermittlung der für deren Bewertung zugrunde liegenden Parameter (vgl. Abschnitt 4.2.2 in Anhangangabe [21]), die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen hindeuten (vgl. hierzu Abschnitt „Bilanzierung at Equity“ in den Konsolidierungsgrundsätzen) sowie den Ansatz von Rückstellungen und Eventualschulden (vgl. hierzu insbesondere zu Rechtsstreitigkeiten Anhangangabe [22]). Auf Ebene der Beteiligungsunternehmen stellen darüber hinaus zusätzlich die Festlegung des Zeitpunkts für die Aktivierung von Entwicklungskosten, die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating- oder Finanzierungsleasingverträge und die Festlegung von Indikatoren, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte hindeuten, wesentliche Ermessensentscheidungen dar.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die erwartete zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt.

Die der Bilanzierung zugrunde gelegten Schätzungen sind Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die prognostizierten Cashflows und Diskontierungssätze. Weitere Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Erwartungen verursacht werden können, sind die Entwicklung von Unternehmenswerten, die Änderung der Einschätzung von Eintrittswahrscheinlichkeiten bestimmter Optionsbedingungen und der Ausgang von Gerichtsverfahren. Einflussgrößen, durch die Abweichungen von den Annahmen und Schätzungen auf Ebene der assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen verursacht werden können, betreffen insbesondere neue Erkenntnisse über das Kaufverhalten auf den Absatzmärkten und hieraus resultierende Änderungen der Planung, Abhängigkeiten von Zulieferern, insbesondere bei Exklusivlieferanten, Entwicklungen der Währungskurse, der Zinssätze und der Rohstoffpreise sowie umweltrechtliche und sonstige gesetzliche Bestimmungen.

Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst. Bis zur Freigabe des Abschlusses durch den Vorstand zur Weitergabe an den Aufsichtsrat lagen keine Erkenntnisse über eine erforderliche wesentliche Anpassung der in der Konzernbilanz ausgewiesenen Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden im folgenden Geschäftsjahr vor, die nicht in den Ereignissen nach dem Bilanzstichtag beschrieben werden. Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen Annahmen zugrunde, die im Prognosebericht des Konzernlageberichts der Porsche SE für das Geschäftsjahr 2011 dargestellt sind.

Neue Rechnungslegungsvorschriften

a) Im Geschäftsjahr erstmals angewendete neue oder überarbeitete Standards und Interpretationen, die keine oder keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben

IAS 24 „Nahe stehende Personen und Unternehmen“

Der überarbeitete IAS 24 beinhaltet überarbeitete Definitionen für nahe stehende Unternehmen und für nahe stehende Personen und beseitigt Unstimmigkeiten diesbezüglich. Zudem werden Angabepflichten für Unternehmen, die staatlich kontrolliert oder bedeutend beeinflusst werden, in Bezug auf ihre Beziehungen zu anderen, vom selben Staat kontrollierten oder bedeutend beeinflussten Unternehmen, neu geregelt.

Jährliches Änderungsverfahren III

Das IASB hat am 6. Mai 2010 die „Verbesserungen an den IFRS 2008-2010“ (Annual Improvements) veröffentlicht. Dieser Standard enthält die Änderung von sechs International Financial Reporting Standards (IFRSs) und einer Interpretation (IFRIC).

Änderung von IFRIC 14 „IAS 19 – Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswerts, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung“

Die Änderung von IFRIC 14 ist in den seltenen Fällen relevant, in denen ein Unternehmen Mindestdotierungsverpflichtungen unterliegt und Beitragsvorauszahlungen leistet, um diese Mindestdotierungsverpflichtungen zu erfüllen. Die Änderung erlaubt den Unternehmen in diesen Fällen, den Vorteil aus einer solchen Vorauszahlung als Vermögenswert zu erfassen.

Sämtliche Neuerungen hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

b) Nicht angewendete Standards und Interpretationen (veröffentlicht, aber noch nicht verpflichtend anzuwenden bzw. zum Teil in der EU noch nicht anzuwenden)

Neue und geänderte Standards in Bezug auf Unternehmenszusammenschlüsse

Am 12. Mai 2011 veröffentlichte der IASB die folgenden Standards in Bezug auf Unternehmenszusammenschlüsse:

- Im Mittelpunkt von IFRS 10 „Consolidated Financial Statements“ steht die Einführung eines einheitlichen Konsolidierungsmodells für sämtliche Unternehmen, welches auf die Beherrschung des Tochterunternehmens durch das Mutterunternehmen abstellt. Das Konzept der Beherrschung ist damit sowohl auf Mutter-Tochter-Verhältnisse, die auf Stimmrechten basieren, als auch auf Mutter-Tochter-Verhältnisse, die sich aus anderen vertraglichen Vereinbarungen ergeben, anzuwenden. Folglich ist das Konzept der Beherrschung künftig auf Zweckgesellschaften anzuwenden, deren Konsolidierung gegenwärtig nach dem sog. Risks-and-Rewards-Konzept erfolgt. Das Beherrschungskonzept gemäß IFRS 10 umfasst drei Elemente: (1) Bestimmungsmacht,

- (2) variable Rückflüsse und (3) die Möglichkeit zur Beeinflussung der variablen Rückflüsse durch Ausübung der Bestimmungsmacht. Die drei Elemente des Beherrschungskonzepts gilt es kumulativ zu erfüllen. IFRS 10 ersetzt die Vorschriften aus IAS 27 „Consolidated and Separate Financial Statements“ in Bezug auf Konsolidierungen und SIC 12 „Consolidation - Special Purpose Entities“. Die Vorschriften in IAS 27, die Einzelabschlüsse betreffen, bleiben unverändert und der Standard wird in „Separate Financial Statements“ umbenannt.
- Gemäß IFRS 11 „Joint Arrangements“ orientiert sich die Bilanzierung von gemeinschaftlichen Vereinbarungen an den Rechten und Pflichten der beteiligten Parteien statt an der rechtlichen Form. Die Anwendung der Methode der Quotenkonsolidierung ist für Gemeinschaftsunternehmen nicht mehr erlaubt. Der neue Standard ersetzt IAS 31 „Interests in Joint Ventures“. Als Folge wurde IAS 28 „Investments in Associates“ entsprechend ergänzt und in „Investments in Associates and Joint Ventures“ umbenannt.
 - IFRS 12 „Disclosure of Interests in Other Entities“ ist ein neuer und umfassender Standard zu Ausweisvorschriften für alle Formen von Beteiligungen in andere Unternehmen, einschließlich gemeinschaftliche Vereinbarungen, assoziierte Unternehmen, Zweckgesellschaften und andere außerbilanzielle Vehikel. Die entsprechenden Vorschriften aus anderen Standards, die sich auf diese Beteiligungen beziehen, werden abgeschafft.

Die neuen und geänderten Standards sind anwendbar für Berichtsjahre, die an oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen.

IFRS 13 „Fair Value Measurement“

IFRS 13 „Fair Value Measurement“ wird durch die erstmalige präzise Definition des beizulegenden Zeitwerts, einer einzigen Quelle zur Bewertung des beizulegenden Zeitwerts und Ausweisvorschriften, die für alle IFRS gelten, die Stetigkeit verbessern und die Komplexität verringern.

IFRS 13 ist prospektiv für Berichtsjahre, die an oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, anzuwenden.

Änderungen an IAS 1 „Presentation of Financial Statements“

Die Änderungen zu IAS 1 „Financial Statement Presentation“ verlangen, dass die Posten des übrigen kumulierten Eigenkapitals in Beträge unterteilt werden, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert (recycled) werden und solche, bei denen dies nicht der Fall ist. Ähnlich soll mit den anfallenden Ertragsteuern im Falle eines Vor-Steuer-Ausweises verfahren werden. Auch diese sollen dementsprechend in umgliederbare und nicht-umgliederbare Posten aufgeteilt werden. Die Änderungen zu IAS 1 sind verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2012 beginnen.

Änderungen an IAS 19 „Employee Benefits“

Die Änderungen betreffen

- die Abschaffung der aufgeschobenen Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste (sog. Korridormethode); stattdessen sind die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste zukünftig im sonstigen Ergebnis zu erfassen,
- die Darstellung/Aufteilung von Änderungen der Nettoverbindlichkeit/-vermögenswerte aus leistungsorientierten Vergütungsplänen sowie
- Zusatzabgaben zu Merkmalen und Risiken aus solchen leistungsorientierten Plänen.

Der geänderte IAS 19 ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, erstmals verpflichtend anzuwenden. Im Zusammenhang mit der Abschaffung der sog. Korridormethode ist die Pensionsrückstellung in Höhe der bislang nicht erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste zu vermindern bzw. zu erhöhen und gegenläufig ist die Veränderung im Eigenkapital zu erfassen. Die Auswirkungen auf die im Porsche SE Konzernabschluss ausgewiesenen Pensionsrückstellungen werden von untergeordneter Bedeutung sein. Zudem werden sich Auswirkungen auf die at Equity-Bilanzierung für die Beteiligungen an der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH und das Konzerneigenkapital der Porsche SE ergeben. Die Höhe der Auswirkungen werden derzeit analysiert.

Änderungen an IFRS 9 „Financial Instruments“ und IFRS 7 „Financial Instruments: Disclosures“

Der IASB hat eine Änderung zu IFRS 9 „Financial Instruments“ veröffentlicht. Diese beinhaltet auch Ergänzungen zu IFRS 7 „Financial Instruments: Disclosures“. Darin wurde festgelegt, dass IFRS 9 erst für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2015 verpflichtend anzuwenden ist. Eine frühere Anwendung ist zulässig.

Ergänzungen an IAS 32 „Financial Instruments: Presentation“ und IFRS 7 „Financial Instruments: Disclosures“

Der IASB hat Ergänzungen zu IAS 32 und IFRS 7 veröffentlicht. Hiermit stellt der IASB einige Details in Bezug auf die Saldierung von Finanzaktiva mit -passiva klar und fordert diesbezüglich ergänzende Zusatzangaben. Der IASB beabsichtigt hiermit keine Änderung des bestehenden Saldierungsprinzips in IAS 32. Aus der Klarstellung der Kriterien „zeitgleiches Settlement“ und „jederzeitiges Recht zur Aufrechnung“ kann sich eine Änderung der Bilanzierungspraxis nur ergeben, falls IAS 32 bislang unterschiedlich ausgelegt wurde. Als ergänzende Pflichtangabe sind künftig tabellarisch Brutto- und Nettobeträge aus der bilanziellen Saldierung sowie Beträge für bestehende Saldierungsrechte, die allerdings nicht den bilanziellen Saldierungskriterien genügen, anzugeben. Diese Ergänzungen sind für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2013 (Zusatzangaben) bzw. 2014 (Klarstellungen) verpflichtend und rückwirkend anzuwenden.

Darüber hinaus wurden bereits im Konzernabschluss für das RGJ 2010 weitere Neuerungen dargestellt, die auch im Geschäftsjahr 2011 noch nicht angewendet wurden. Die Porsche SE wird die Auswirkungen der Neuerungen bzw. Änderungen auf die Darstellung ihrer Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie auf die Cash Flows analysieren.

Eine freiwillige vorzeitige Anwendung der Neuerungen, bevor dies nach den Übergangsregelungen des IASB erstmals verpflichtend erforderlich ist, ist nicht geplant.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Im vorliegenden Konzernabschluss wird als Berichtsperiode das Geschäftsjahr 2011 mit einem Zeitraum von zwölf Monaten dargestellt; das RGJ 2010 als Vergleichsperiode umfasst hingegen einen Zeitraum von fünf Monaten. Aufgrund der unterschiedlichen Zeiträume der Berichts- und der Vergleichsperiode sind die dargestellten Beträge nicht vollständig vergleichbar.

[1] Sonstige betriebliche Erträge

Die Sonstigen betrieblichen Erträge setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	11	8
Erträge aus Aktienkursicherung	0	102
Erträge aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	0	158
Übrige betriebliche Erträge	1	1
	12	269

Die Erträge aus Aktienkursicherung in der Vergleichsperiode resultierten aus auf Barausgleich gerichteten Optionsgeschäften mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die in der Vergangenheit der Absicherung des Aufbaus der Beteiligung an der Volkswagen AG dienten.

Die in der Vergleichsperiode ausgewiesenen Erträge aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile enthalten die Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Put-Option der Porsche SE auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

[2] Personalaufwand

Mio. €	2011	RGJ 2010
Löhne und Gehälter	13	11
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1	0
	14	11
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt		
Indirekter Bereich	32	37
Mitarbeiter gem. § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB	32	37
Sonstige	5	7
Gesamt	37	44

[3] Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Aufwendungen aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	4.372	547
Rechts- und Beratungskosten	24	17
Sonstige Steuern	30	0
Aufwendungen aus Aktienkurssicherung	0	10
Übrige betriebliche Aufwendungen	19	16
	4.445	590

Die Aufwendungen aus der Bewertung von Optionen auf sonstige Unternehmensanteile enthalten die Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Der Anstieg des Aufwands aus der Bewertung im Geschäftsjahr 2011 resultiert zum einen aus der Anpassung der Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit von 50 % zum 31. Dezember 2010 auf 100 % zum 31. Dezember 2011, nachdem die Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung nicht durchgeführt wurde. Zum anderen ist der Anstieg des Aufwands auf eine Aktualisierung der Unternehmensplanung der Porsche Zwischenholding GmbH und die Einplanung einer weiteren Baureihe im Segment der sportlichen Geländewagen (Macan), was zu einer Erhöhung des Unternehmenswertes führte, zurückzuführen. Ein gegenläufiger Effekt ergab sich aus der Erhöhung der Marktrisikoprämie, der jedoch nur teilweise kompensierend wirkte. Zudem enthält dieser Posten im Geschäftsjahr 2011 auch den Aufwand aus der Minderung des beizulegenden Zeitwerts der Put-Option der Porsche SE auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

Die sonstigen Steuern betreffen Zuführungen zu Steuerrückstellungen.

Die Aufwendungen aus Aktienkurssicherung der Vergleichsperiode resultierten aus auf Barausgleich gerichteten Optionsgeschäften mit Bezug auf Aktien der Volkswagen AG, die in der Vergangenheit der Absicherung des Aufbaus der Beteiligung an der Volkswagen AG dienten.

Die übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Aufwendungen für sonstige Gebühren in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €), die nicht in die Berechnung nach der Effektivzinsmethode einbezogen werden.

[4] Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung vor Kaufpreisallokation	4.827	1.281
Effekte aus der Kaufpreisallokation	-165	-206
Ergebnis aus der laufenden Equity-Bewertung	4.662	1.075
Effekte aus der Verwässerung des Kapitalanteils	-2	0
	4.660	1.075

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich aus einem Ergebnisbeitrag aus der Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 395 Mio. € (Vorjahr: 106 Mio. €) sowie an der Volkswagen AG in Höhe von 4.265 Mio. € (Vorjahr: 969 Mio. €) zusammen.

[5] Finanzierungsaufwendungen

Mio. €	2011	RGJ 2010
Zinsaufwendungen aus Darlehen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	175	73
Darlehenszinsen gegenüber Kreditinstituten	135	111
Zinsen aus der Anwendung der Effektivzinsmethode	36	22
Stundungszinsen	6	-30
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	22	9
	374	185

Die Zinsen aus der Anwendung der Effektivzinsmethode betreffen die nach der Effektivzinsmethode ermittelten Gesamtzinsaufwendungen aus der Finanzierungstätigkeit. Die Stundungszinsen der Vergleichsperiode enthalten den Effekt aus der Auflösung von Rückstellungen, die im Zusammenhang mit der ehemals strittigen steuerlichen Behandlung von Aktienoptionsgeschäften gebildet worden waren. In den Finanzierungsaufwendungen sind Zinsaufwendungen in Höhe von 367 Mio. € (Vorjahr: 215 Mio. €) aus Finanzinstrumenten enthalten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

[6] Finanzerträge

Mio. €	2011	RGJ 2010
Zinserträge aus Darlehen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	181	75
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8	6
	189	81

In den Finanzerträgen sind Zinserträge in Höhe von 189 Mio. € (Vorjahr: 80 Mio. €) enthalten, welche aus Finanzinstrumenten resultieren, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

[7] Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand (+) und -ertrag (-) setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Inland	-42	-648
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag Ausland	3	1
Tatsächlicher Steueraufwand/-ertrag	-39	-647
davon periodenfremde Erträge/Aufwendungen	-42	-648
Latenter Steueraufwand/-ertrag Inland	8	0
Latenter Steueraufwand/-ertrag Ausland	0	0
Latente Steuern	8	0
Ertragsteuern	-31	-647

Der Gesamtsteuersatz für die Inlandsgesellschaften beträgt 30% (Vorjahr: 30%). Der angewendete Steuersatz für die Auslandsgesellschaft beträgt 12,5% (Vorjahr: 12,5%). In beiden Berichtsperioden ergaben sich keine Steuersatzänderungen.

Bisher noch nicht genutzte Verlustvorträge, für die keine Aktiven Latenten Steuern erfasst wurden, bestehen in Höhe von 2.293 Mio. € (Vorjahr: 2.110 Mio. €) und sind unverfallbar.

In der Berichtsperiode liegen abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €) vor, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden.

Die Unterschiede zwischen dem aufgrund des rechnerischen Konzern-Steuersatzes von 30 % (Vorjahr: 30 %) erwarteten Ertragsteueraufwand und dem tatsächlich ausgewiesenen Ertragsteueraufwand können der nachfolgenden Überleitungsrechnung entnommen werden.

Mio. €	2011	RGJ 2010
Ergebnis vor Steuern	28	639
Konzernsteuersatz	30 %	30 %
Erwartete Ertragsteuern	8	192
Steuersatzbedingte Abweichungen	-4	-2
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	-12	-206
Ansatz und Bewertung Latente Steuern	19	28
Aperiodische Effekte	-42	-659
Ausgewiesene Ertragsteuern	-31	-647

Der Überleitungsposten „Ansatz und Bewertung Latente Steuern“ enthält im Wesentlichen nicht angesetzte Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorräte sowie abzugsfähige temporäre Differenzen. Die Position „Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage“ bezieht sich im Berichtsjahr im Wesentlichen auf die Steuerbefreiung des Ergebnisses aus at Equity bilanzierten Anteilen. Die aperiodischen Effekte resultieren im Wesentlichen aus der Auflösung von Steuerrückstellungen.

Die Aktiven und Passiven Latenten Steuern auf Ebene der einzelnen Bilanzposten werden in der folgenden Übersicht dargestellt:

Mio. €	Aktive Latente Steuern		Passive Latente Steuern	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
At Equity bewertete Anteile	0	0	54	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	0	0
Steuerliche Verlustvorräte	46	0	0	0
Pensionsrückstellungen	1	0	0	0
Sonstige Rückstellungen	3	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	4	0
Wertberichtigung auf Aktive latente Steuern	0	0	0	0
Wertaufholung auf Aktive latente Steuern	0	0	0	0
Bruttowert	50	0	58	0
Saldierung	-50	0	-50	0
Bestand laut Konzernbilanz	0	0	8	0

[8] Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner

Der Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner, der auf die Inhaber des Hybridkapitals entfällt, beträgt 22 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €).

[9] Ergebnis je Aktie

		2011	RGJ 2010
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	59	1.286
Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner – Hybridkapitalgeber	Mio. €	22	11
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche SE	Mio. €	37	1.275
Ergebnisanteil Stammaktien (unverwässert)	Mio. €	17,7	636,9
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (unverwässert)	Mio. €	19,3	638,1
Ergebnisanteil Stammaktien (verwässert)	Mio. €	17,7	636,9
Ergebnisanteil Vorzugsaktien (verwässert)	Mio. €	19,3	638,1
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien	Stück	137.524.543	96.901.572
Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien	Stück	137.524.543	96.901.572
Ergebnis je Stammaktie (unverwässert)	€	0,13	6,57
Ergebnis je Vorzugsaktie (unverwässert)	€	0,14	6,58
Ergebnis je Stammaktie (verwässert)	€	0,13	6,57
Ergebnis je Vorzugsaktie (verwässert)	€	0,14	6,58

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. Die den Vorzugsaktionären zustehende Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie wurde bei der Ermittlung des Ergebnisses je Stammaktie mindernd berücksichtigt, was zu der vorliegenden Abweichung zwischen dem Ergebnis je Stammaktie und dem Ergebnis je Vorzugsaktie führt.

Die im Rahmen der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung neu ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien mit einer rückwirkenden Gewinnanteilsberechtigung ab dem 1. August 2010 wurden anteilig in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie einbezogen. Da der Bezugspreis dieser neuen Stamm- und Vorzugsaktien unter deren beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der Ausgabe der Bezugsrechte lag, war eine Anpassung der durchschnittlichen Aktienanzahl der Berichtsperiode und der Vergleichsperiode erforderlich.

Maßnahmen, die zu Verwässerungseffekten führen, ergaben sich nicht.

[10] Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich der Finanzmittelbestand des Porsche SE Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und Mittelabflüsse verändert hat. Hierzu werden die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung nach laufender Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit (einschließlich Geldanlagen in Termingelder) sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt.

Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt. Der Mittelzu- und Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit umfasst Veränderungen der Geldanlagen in Termingelder sowie in der Vergleichsperiode Einzahlungen aus der Veräußerung von auf Barausgleich gerichteten Aktienoptionen.

Im Zahlungsmittelzu- und -abfluss aus Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen, aus der Tilgung von Krediten und aus den Ausschüttungen an Hybridkapitalgeber auch die Zahlungsmittelzuflüsse aus der Aufnahme von Krediten und der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung enthalten. Der dargestellte Mittelzufluss aus der Kapitalerhöhung ergibt sich aus dem Bruttozufluss in Höhe von 4.988 Mio. € abzüglich sämtlicher damit verbundener Transaktionskosten in Höhe von insgesamt 95 Mio. €, von denen bereits 10 Mio. € im RGJ 2010 abgeflossen waren.

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 die Veränderungen der Rückstellungen sowie sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge, korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt. In den zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen sind im Wesentlichen Aufwendungen und Erträge aus der laufenden Wertfortschreibung der at Equity bilanzierten Anteile sowie aus der Bewertung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten.

Darüber hinaus werden in der Vergleichsperiode Gewinne und Verluste aus dem Abgang von Aktienoptionen zur Erhöhung der Transparenz innerhalb des Mittelzu- und -abflusses aus laufender Geschäftstätigkeit in separaten Positionen dargestellt.

Im Mittelzufluss/ -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Gezahlte Zinsen	- 366	- 205
Erhaltene Zinsen	191	77

Die Überleitung der Flüssigen Mittel und Termingeldanlagen laut Bilanz zum Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	469	622
- Termingeldanlagen	- 101	- 216
Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	368	406

Der Finanzmittelbestand laut Kapitalflussrechnung enthält grundsätzlich Flüssige Mittel und Zahlungsmitteläquivalente mit einer ursprünglichen Laufzeit von bis zu drei Monaten. In der Vergleichsperiode gab es zudem Flüssige Mittel, die einer Verfügungsbeschränkung unterlagen. Diese wurden als Sicherheit im Zusammenhang mit den auf Barausgleich gerichteten und in der Vergleichsperiode zur Aktienkurssicherung und sonstigen Zwecken eingesetzten Aktienoptionsgeschäften hinterlegt und waren aus diesem Grund nicht dem Finanzmittelbestand zuzurechnen. Aufgrund der vollständigen Auflösung dieser Aktienoptionsgeschäfte im RGJ 2010 wurde der noch vorhandene Bestand an verfügbaren beschränkten Flüssigen Mitteln in der Vergleichsperiode vollständig abgebaut. Diese Veränderung der verfügbaren beschränkten Flüssigen Mittel wurde in der Kapitalflussrechnung korrespondierend zu den Zahlungsströmen aus diesen Aktienoptionen im Mittelzu- und -abfluss aus Investitionstätigkeit dargestellt.

Bei den Termingeldanlagen handelt es sich um kurzfristige Anlagen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als drei Monaten.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

[11] Entwicklung der at Equity bewerteten Anteile

Die at Equity bewerteten Anteile setzen sich zusammen aus einem Buchwert für die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 24.272 Mio. € (Vorjahr: 20.709 Mio. €) und einem Buchwert für die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 3.736 Mio. € (Vorjahr: 3.549 Mio. €).

Mit Abschluss eines neuen Konsortialkredits am 26. Oktober 2011 wurde die Besicherung der Anteile an der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH neu strukturiert. 70 Millionen von der Porsche SE an der Volkswagen AG gehaltene Stammaktien sind für passivierte Schulden und sonstige Verpflichtungen bis zu deren Begleichung oder sonstigem Entfall verpfändet. Die Porsche SE kann indes weiterhin die Stimmrechte für diese Stammaktien ausüben und ist, vorbehaltlich abweichender Weisung eines Pfandgläubigers in restriktiven Ausnahmefällen, weiterhin berechtigt, über Dividenden aus diesen Stammaktien frei zu verfügen. Vor Abschluss des neuen Konsortialkredits waren sämtliche von der Porsche SE an der Volkswagen AG gehaltenen Stamm- und Vorzugsaktien für passivierte Schulden und sonstige Verpflichtungen der Porsche SE bis zu deren Begleichung oder sonstigem Entfall verpfändet. Ohne vorherige schriftliche Zustimmung eines Sicherheitentreuhänders war und ist eine Veräußerung aller verpfändeten Stamm- und – in Bezug auf den bisherigen Konsortialkredit – Vorzugsaktien vor der Rückführung der erstrangig gesicherten Verbindlichkeiten nicht zulässig. Die Porsche SE konnte indes auch seinerzeit ihre Stimmrechte ausüben und war, vorbehaltlich abweichender Weisung eines Pfandgläubigers in restriktiven Ausnahmefällen, berechtigt, über Dividenden aus den Stamm- und Vorzugsaktien frei zu verfügen. Darüber hinaus konnte die Porsche SE mit den Aktien in Zusammenhang stehende Bezugsrechte veräußern.

Die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde bisher an einen Treuhänder sicherungsübergabig übergeben. Der Treuhänder hielt die Beteiligung treuhänderisch für die Porsche SE und als Sicherheit für die die Porsche SE finanzierenden Banken. Die Porsche SE war weiterhin wirtschaftlicher Eigentümer, übte die Stimmrechte aus und erhielt die Gewinnausschüttungen. Darüber hinaus war die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH zur Besicherung von Finanzschulden verpfändet. Das Pfandrecht konnte, bevor nicht der Volkswagen AG die Möglichkeit gewährt worden war, die Beteiligung zu der im Rahmen der Put-Option vereinbarten Gegenleistung von 3,9 Mrd. € zu erwerben, nicht vollstreckt werden. Mit Abschluss des neuen Konsortialkredits wurde die Verpfändung der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH aufgehoben und mit Wirkung zum 31. Dezember 2011 die Treuhandstruktur beendet sowie die Anteile an die Porsche SE zurück übertragen.

[12] Lang- und kurzfristige Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Derivative Finanzinstrumente	232	459
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte gegen Gemeinschaftsunternehmen	4.030	4.027
Übrige Forderungen und Vermögenswerte	12	14
	4.274	4.500
davon langfristig	4.253	4.475
davon kurzfristig	21	25

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen bestehen gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns. Diesen Forderungen stehen Finanzschulden gegenüber diesen Gesellschaften in Höhe von 3.880 Mio. € (Vorjahr: 3.880 Mio. €) gegenüber.

An einer Darlehensforderung gegen die Porsche Zwischenholding GmbH in Höhe von 2.703 Mio. € (Vorjahr: 2.703 Mio. €) besteht ein Pfandrecht zugunsten dieser Gesellschaft. Dieses Pfandrecht dient der Besicherung einer Verbindlichkeit der Porsche SE gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH in gleicher Höhe, die unter den Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen erfasst ist. Die Porsche Zwischenholding GmbH ist zur Verwertung des Pfandrechts berechtigt, wenn die Porsche SE mit fälligen Zahlungen in Bezug auf die gesicherte Verbindlichkeit gegenüber der Porsche Zwischenholding GmbH in Verzug geraten sollte.

Während der Darlehenslaufzeit besteht keine Aufrechnungsmöglichkeit, solange kein zwingender oder fakultativer Insolvenzgrund bei der Porsche SE eingetreten ist. Mit Fälligkeit des Darlehensrückzahlungsanspruchs kann die Aufrechnung erklärt werden. Die Volkswagen AG steht bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH für die Darlehensverpflichtung dieser Gesellschaft gegenüber der Porsche SE ein, soweit diese Verpflichtung bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche SE hätte erfüllt werden können.

Bezogen auf die Insolvenz der Porsche AG besteht eine entsprechende Einstandspflicht der Volkswagen AG hinsichtlich einer Darlehensforderung gegen die Porsche AG in Höhe von 1.313 Mio. € (Vorjahr: 1.313 Mio. €). Der Darlehensvertrag enthält außerdem eine Vorfälligkeitsklausel im Falle der Insolvenz der Porsche AG. Eine Aufrechnung mit der Verbindlichkeit gegenüber der Porsche AG in Höhe von 1.177 Mio. € (Vorjahr: 1.177 Mio. €) ist nicht möglich, solange kein zwingender oder fakultativer Insolvenzgrund bei der Porsche AG eingetreten ist.

In Höhe von insgesamt 136 Mio. € (Vorjahr: 136 Mio. €) übersteigen daher die Darlehensforderungen gegen den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern die korrespondierenden Finanzschulden. Für diesen Teilbetrag besteht somit weder eine Einstandserklärung der Volkswagen AG noch eine Aufrechnungsmöglichkeit.

Aus Finanzgarantien sind Haftungsvergütungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten aktiviert.

Sicherheiten werden grundsätzlich zum Vertragsabschluss bilanziert, die Ausbuchung erfolgt mit Ablauf des Vertragsverhältnisses.

Ausfallrisiken wird durch Wertberichtigungen Rechnung getragen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte sind unverzinslich. In den langfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind Derivative Finanzinstrumente in Höhe von 232 Mio. € (Vorjahr: 459 Mio. €) enthalten.

Die Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte abzüglich der Derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 4.042 Mio. € (Vorjahr: 4.041 Mio. €). Dieser teilt sich auf die finanziellen Forderungen mit einem Buchwert von 4.029 Mio. € (Vorjahr: 4.027 Mio. €), die Finanzgarantien mit einem Buchwert von 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) und die Nicht-finanziellen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte mit einem Buchwert von 12 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) auf. In den Nicht-finanziellen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten sind im Wesentlichen Abgrenzungen enthalten.

Die positiven Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Zeitwerte aus:		
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	232	459
Vermögenswerte, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	232	459

Die Optionen auf sonstige Unternehmensanteile beinhalten den positiven beizulegenden Zeitwert für die Put-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Vor Abschluss des neuen Konsortialkredits war das Recht auf Ausübung der Put-Option zur Besicherung von Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten abgetreten. Die Ansprüche, die gegen die Volkswagen AG infolge der Ausübung der Put-Option entstehen, waren als Sicherheit für Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten verpfändet. Mit Abschluss des neuen Konsortialkredits am 26. Oktober 2011 wurde die Besicherung neu geregelt; hierbei wurden die Abtretung des Ausübungsrechts und die Verpfändung der Ansprüche aus der Put-Option aufgelöst.

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe [21] näher erläutert.

[13] Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten

Die Ertragsteuerforderungen betreffen überwiegend Rückforderungen von Kapitalertragsteuern (inklusive Solidaritätszuschlag), die im Zusammenhang mit erhaltenen Ausschüttungen bzw. Dividenden stehen.

Die Ertragsteuerverbindlichkeiten enthielten in der Vergleichsperiode im Wesentlichen aus den Rückstellungen umgegliederte Beträge für anstehende Gewerbesteuerzahlungen.

[14] Flüssige Mittel und Termingeldanlagen

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Flüssigen Mittel und Termingeldanlagen.

[15] Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals ist im Porsche SE Konzern-Eigenkapitalspiegel dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital der Porsche SE beträgt 306,25 Mio. € (Vorjahr: 175 Mio. €) und ist in 153.125.000 Stammaktien (Vorjahr: 87.500.000 Stammaktien) sowie 153.125.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien (Vorjahr: 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 und eines entsprechenden Ausschüttungsbeschlusses mit einer Mehrdividende von 0,6 Cent je Aktie ausgestattet.

Die ordentliche Hauptversammlung der Porsche SE hatte am 30. November 2010 Beschlüsse zu einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen, zur Ermächtigung zur Ausgabe von Wandelanleihen, Genussrechten, Gewinnschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente sowie zur Schaffung eines bedingten und eines genehmigten Kapitals gefasst. Diese Beschlüsse dienten zur Vorbereitung einer Kapitalerhöhung, die Bestandteil des in der Grundlagenvereinbarung zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen vereinbarten Konzepts ist.

Die Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen wurde im Zeitraum zwischen dem 27. März und dem 13. April 2011 durchgeführt. Mit Eintragung der Durchführung in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart am 13. April 2011 wurde das Grundkapital der Gesellschaft von 175.000.000,00 € um 131.250.000,00 € auf 306.250.000,00 € durch Ausgabe von 65.625.000 neuen Stammaktien (Stückaktien) und von 65.625.000 neuen Vorzugsaktien (Stückaktien) mit einem auf die einzelne Stückaktie entfallenden anteiligen Betrag des Grundkapitals von 1,00 € erhöht. Das gezeichnete Kapital der Porsche SE setzt sich seither aus 153.125.000 Stück Stammaktien und 153.125.000 Stück Vorzugsaktien zusammen.

Als Bezugspreis wurden 38,00 € je neuer Stamm- bzw. Vorzugsaktie festgelegt. Die neuen Stammaktien und die neuen Vorzugsaktien sind jeweils für die Zeit ab dem 1. August 2010 gewinnberechtigt. Die neuen Vorzugsaktien wurden am 13. April 2011 zum Börsenhandel zugelassen. Unter Berücksichtigung von Transaktionskosten in Höhe von 95 Mio. € ergab sich ein Nettoemissionserlös von 4.893 Mio. €.

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

Kapitalrücklage

Im Geschäftsjahr 2011 erhöhte sich die Kapitalrücklage infolge der durchgeführten Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen von 122 Mio. € um 4.762 Mio. € auf 4.884 Mio. €. Die Erhöhung ergab sich aus den von den Aktionären gezahlten Aufgeldern in Höhe von 4.857 Mio. €; gegenläufig wirkten sich Transaktionskosten in Höhe von 95 Mio. € für direkt im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung entstandene Kosten z. B. für Banken, Anwälte und Wirtschaftsprüfer aus.

Gewinnrücklagen

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um die Rücklage für angesammelte Gewinne und die Rücklage für at Equity bewertete Anteile.

Die Rücklage für angesammelte Gewinne enthält die laufenden und die in Vorjahren von der Porsche SE und den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne. Hierzu gehören auch umgegliederte Neubewertungsrücklagen aus entkonsolidierten Tochterunternehmen. In diesem Posten werden zudem Steuereffekte aus der Bilanzierung von Hybridkapital, das nicht beherrschenden Anteilseignern zuzurechnen ist, erfasst.

Die im Eigenkapital dargestellte Änderung der Nicht beherrschenden Anteile auf Ebene at Equity bewerteter Anteile enthält die der Porsche SE zuzurechnenden anteiligen Änderungen in der Beteiligungsquote nicht beherrschender Anteilseigner im VW-Konzern, die in dessen Konzernabschluss nicht zu einer Änderung der Beherrschungssituation führten und daher dort erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen waren.

Der handelsrechtliche Jahresabschluss der Porsche SE weist zum 31. Dezember 2011 einen Bilanzgewinn in Höhe von 232 Mio. € aus (Vorjahr: 440 Mio. €). Der Vorstand schlägt vor, die Auszahlung einer Dividende je Stammaktie von 0,754 € und je Vorzugsaktie von 0,760 €, das heißt in Höhe von insgesamt 231.831.250,00 €, zu beschließen. Die Dividende für das RGJ 2010 hatte 0,500 € je Vorzugsaktie betragen. Die Stammaktionäre der Porsche SE hatten erklärt, dass sie an der Dividendenausschüttung für das RGJ 2010 nicht teilhaben würden und die Dividende ausschließlich an die Vorzugsaktionäre ausgeschüttet werden solle.

Die Regelungen des im Oktober 2011 abgeschlossenen Konsortialkredits sehen eine Beschränkung der ausschüttbaren Dividenden pro Geschäftsjahr auf die Gesamtsumme der im Geschäftsjahr erhaltenen Ausschüttungen von der Volkswagen AG und der Porsche Zwischenholding GmbH vor.

In der Rücklage für at Equity bewertete Anteile werden direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge aus at Equity bewerteten Beteiligungen separat erfasst. Darüber hinaus gibt es im Porsche SE Konzern keine weiteren Aufwendungen und Erträge, die direkt im Eigenkapital erfasst werden. Die Veränderung der direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträge ist somit im Eigenkapitalspiegel als Veränderung der Rücklage für at Equity bewertete Anteile dargestellt.

In den direkt im Eigenkapital erfassten Aufwendungen und Erträgen aus at Equity bewerteten Anteilen sind folgende Bestände enthalten: Erträge aus der Währungsumrechnung vor Steuern in Höhe von 1.360 Mio. € (Vorjahr: 1.176 Mio. €), Erträge aus der Marktbewertung von Wertpapieren vor Steuern in Höhe von 98 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €), Aufwendungen aus Cashflow Hedges vor Steuern in Höhe von 1.088 Mio. € (Vorjahr: 455 Mio. €), direkt im Eigenkapital erfasste Erträge aus at Equity bilanzierten Anteilen nach Steuern in Höhe von 14 Mio. € (Vorjahr: 133 Mio. €) sowie Steuererträge in Höhe von 348 Mio. € (Vorjahr: 170 Mio. €).

Nicht beherrschende Anteilseigner

Das zum Bilanzstichtag ausgewiesene Hybridkapital hat ein Nominalvolumen von 360 Mio. € (Vorjahr: 360 Mio. €). Das Hybridkapital verfügt über eine unbegrenzte Laufzeit. Es stellt gemäß der Regelungen des IAS 32 Eigenkapital des Konzerns dar.

Kapitalmanagement

Ziel des Kapitalmanagements der Porsche SE ist eine kontinuierliche Steigerung des Unternehmenswerts, die Sicherung der Liquidität und die risikoadäquate Verzinsung von Guthaben. Mit den genannten Zielsetzungen sollen die Interessen der Anteilseigner und der Mitarbeiter sowie der übrigen Anspruchsgruppen nachhaltig gesichert werden. Durch ein systematisches Anlage- und Finanzierungsmanagement stellt die Porsche SE sicher, dass sowohl die Kapitalkosten als auch die Kapitalstruktur optimiert werden.

Das Gesamtkapital des Porsche SE Konzerns, definiert im Rahmen des Kapitalmanagements als Summe aus Eigenkapital und Finanzschulden, stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Eigenkapital	21.645	17.214
Anteil am Gesamtkapital	79 %	61 %
Langfristige Finanzschulden	5.871	3.880
Kurzfristige Finanzschulden	0	6.964
Summe Finanzschulden	5.871	10.844
Anteil am Gesamtkapital	21 %	39 %
Gesamtkapital	27.516	28.058

[16] Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Porsche SE Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen.

Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen bzw. auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für das Unternehmen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen und waren von untergeordneter Bedeutung.

Die im Porsche SE Konzern bestehenden Altersversorgungssysteme basieren auf rückerstattungsfinanzierten Leistungszusagen (Defined Benefit Plans). 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- und Rentenerhöhungen, Zinssatzänderungen) von den Rechnungsannahmen.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Versorgungsleistungen basieren grundsätzlich auf der Beschäftigungsdauer, auf dem bezogenen Entgelt und dem Beschäftigungsgrad der begünstigten Mitarbeiter. Die unmittelbaren und mittelbaren Verpflichtungen umfassen solche aus bereits laufenden Pensionen sowie Anwartschaften für zukünftig zu zahlende Pensionen und Altersruhegelder. Zudem besteht mit der Porsche VarioRente in Deutschland ein persönliches Vorsorgekapital, das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird.

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	
	2011	RGJ 2010
Abzinsungssatz	5,00	4,80
Lohn- und Gehaltssteigerungen	3,00	3,00
Karrieretrend	0,50	0,50
Rentensteigerungen	1,50	1,50

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Stand am 1.1. bzw. 1.8.	8	8
Dienstzeitaufwand	1	0
Zinsaufwand	0	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	0	-1
Geleistete Rentenzahlungen	0	0
nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	0
Sonstige Veränderungen	-1	1
Stand am 31.12.	8	8

Die im Periodenergebnis erfassten Beträge betreffen Aufwendungen für den Dienstzeitaufwand in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Barwert der rückerstattungsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	8	8
Nettoverpflichtung	8	8
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	-1	-1
Bilanzwerte zum 31.12.	7	7
davon Pensionsrückstellungen	7	7
davon sonstiger Vermögenswert	0	0

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, also die Abweichungen zwischen der gemäß den versicherungsmathematischen Annahmen erwarteten und der tatsächlichen Entwicklung der Verpflichtungen und Vermögenswerte, können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Mio. €	2011	RGJ 2010	2009/10	2008/09	2007/08
Leistungsorientierte Verpflichtung	8	8	8	17.222	760
Planvermögen	0	0	0	-3.510	-41
Unterdeckung (+)/Überdeckung (-)	8	8	8	13.712	719
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	2,7 %	-8,8 %	1,7 %	-0,7 %	13,1 %
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-	-	-	-0,5 %	-1,7 %

[17] Lang- und kurzfristige Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen

Mio. €	31.12.2011		31.12.2010	
		davon Restlaufzeit bis ein Jahr		davon Restlaufzeit bis ein Jahr
Ertragsteuerrückstellungen	79	79	148	148
Sonstige Rückstellungen	109	92	92	75
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	7	7	10	10
Übrige Sonstige Rückstellungen	102	85	82	65

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Gratifikationen, Jubiläumsgewährungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Übrigen Sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für sonstige Steuern, Steuerstundungszinsen sowie für Prozesskosten im Zusammenhang mit laufenden Rechtsstreitigkeiten.

Der Zahlungsabfluss der Sonstigen Rückstellungen wird zu 84 % innerhalb eines Jahres und zu 16 % in einem Zeitraum zwischen einem und fünf Jahren erwartet.

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	Stand 1.1.2011	Zuführung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2011
Rückstellungen für Kosten der Belegschaft	10	7	6	4	7
Übrige Sonstige Rückstellungen	82	53	30	3	102
	92	60	36	7	109

Die Effekte aus der Aufzinsung von Rückstellungen waren im Geschäftsjahr 2011 wie schon im RGJ 2010 von untergeordneter Bedeutung.

[18] Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Bei den ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 9 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) handelt es sich im Wesentlichen um Verbindlichkeiten aus Rechts- und Beratungsleistungen.

[19] Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Die Finanzschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
31.12.2011			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.991	0	1.991
Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3.880	0	3.880
	5.871	0	5.871
31.12.2010			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.964	6.964	0
Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	3.880	0	3.880
	10.844	6.964	3.880

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die im Rahmen der im Frühjahr 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen zugeflossenen Mittel sowie zusätzliche Mittel aus freier Liquidität wurden verwendet, um Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt nominal 5.000 Mio. € zu tilgen.

Im Oktober 2011 schloss die Porsche SE einen Vertrag über einen neuen Konsortialkredit ab, der den bisherigen Konsortialkredit ersetzt. Die Refinanzierung wurde am 31. Oktober 2011 durchgeführt. Der neue Konsortialkredit hat einen Umfang von bis zu 3,5 Mrd. € und besteht aus einer Kredittranche in Höhe von 2,0 Mrd. € sowie einer zum Bilanzstichtag ungenutzten, revolvingenden Kreditlinie in Höhe von bis zu 1,5 Mrd. €. Er wird grundsätzlich am 30. November 2013 zur Rückzahlung fällig, wobei die Gesellschaft zwei Verlängerungsoptionen hat, so dass die Fälligkeit unter bestimmten Bedingungen in zwei Schritten bis zum 30. Juni 2015 verlängert werden kann. Im Zusammenhang mit der Refinanzierung des Konsortialkredits wurden auch die durch die Porsche SE gestellten Sicherheiten neu gefasst. Insbesondere wurde der Umfang der Verpfändung der von der Porsche SE gehaltenen Aktien an der Volkswagen AG auf 70 Millionen VW-Stammaktien reduziert. Für weitere Änderungen der Besicherungen wird auf die Anhangangaben [11] und [12] verwiesen.

Die Finanzschulden gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns. Ihnen stehen unter den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesene Darlehensforderungen in Höhe von 4.016 Mio. € (Vorjahr: 4.016 Mio. €) sowie sonstige Forderungen in Höhe von 14 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) gegenüber. Zu bestehenden Aufrechnungsmöglichkeiten wird auf Anhangangabe [12] verwiesen.

[20] Lang- und kurzfristige Sonstige Verbindlichkeiten

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Derivative Finanzinstrumente	5.087	942
Übrige Verbindlichkeiten	150	151
	5.237	1.093
davon langfristig	5.087	1.088
davon kurzfristig	150	5

Die Position Derivative Finanzinstrumente umfasst die Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. In der Vergleichsperiode enthielt diese Position zudem noch Zinssicherungsgeschäfte.

In den langfristigen Sonstigen Verbindlichkeiten sind Derivative Finanzinstrumente in Höhe von 5.087 Mio. € (Vorjahr: 942 Mio. €) enthalten. Deren Anstieg resultiert zum einen aus der Anpassung der Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit von 50 % zum 31. Dezember 2010 auf 100 % zum 31. Dezember 2011, nachdem die Verschmelzung der Porsche SE auf die Volkswagen AG im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung nicht durchgeführt wurde. Zum anderen ist der Anstieg des Buchwerts auf eine Aktualisierung der Unternehmensplanung der Porsche Zwischenholding GmbH und die Einplanung einer weiteren Baureihe im Segment der sportlichen Geländewagen (Macan) zurückzuführen, was zu einer Erhöhung des Unternehmenswertes führte. Ein gegenläufiger Effekt ergab sich aus der Erhöhung der Marktrisikoprämie, der jedoch nur teilweise kompensierend wirkte.

Die Sonstigen Verbindlichkeiten abzüglich der Derivativen Finanzinstrumente haben einen Buchwert von 150 Mio. € (Vorjahr: 151 Mio. €). Dieser unterteilt sich in finanzielle Sonstige Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 149 Mio. € (Vorjahr: 149 Mio. €) und nicht-finanzielle Sonstige Verbindlichkeiten mit einem Buchwert von 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €). Die nicht-finanziellen Sonstigen Verbindlichkeiten betreffen Sonstige Steuerverbindlichkeiten.

Die negativen Zeitwerte der Derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	5.087	942
Verbindlichkeiten aus Derivaten, die sich nicht in einer Hedge-Beziehung befinden	5.087	942

Die Optionen auf sonstige Unternehmensanteile beinhalten den beizulegenden Zeitwert der Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH. Die Ansprüche, die auf Ebene der Porsche SE infolge der Ausübung der Call-Option entstehen, waren bis zum Abschluss des neuen Konsortialkredits als Sicherheit für Finanzschulden gegenüber Kreditinstituten verpfändet. Mit Abschluss des neuen Konsortialkredits am 26. Oktober 2011 wurde die Besicherung neu geregelt; hierbei wurde die Verpfändung der Ansprüche aus der Call-Option aufgelöst.

Die Gesamtposition der Derivativen Finanzinstrumente wird in Anhangangabe [21] näher erläutert.

Sonstige Angaben

[21] 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 SE Konzern sind die Prozesse des Risikocontrollings klar definiert. Die Prozesse regeln insbesondere das laufende Monitoring der Liquiditätssituation im Porsche SE Konzern, die Überwachung des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG, die Entwicklung des Zinsniveaus an den Kapitalmärkten sowie das Monitoring der finanzwirtschaftlichen Kennzahlen. Durch diese Prozesse werden auch Risikokonzentrationen im Porsche SE Konzern analysiert. Die Prozesse orientieren sich an den gesetzlichen Vorgaben. Dabei werden die Risiken durch geeignete Informationssysteme identifiziert, analysiert und überwacht.

Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Marktentwicklungen angepasst. Der Porsche SE Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf über den Einsatz Derivativer Finanzinstrumente. Die verwendeten Derivativen Finanzinstrumente wurden insbesondere für Zwecke des Risikomanagements von Zinsrisiken abgeschlossen. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt gewesen. Zudem wurden Derivative Finanzinstrumente für den Verkauf der bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH abgeschlossen.

Zu weiteren Erläuterungen zu Risiken aus Finanzinstrumenten wird auf das Kapitel „Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung“ im Konzernlagebericht der Porsche SE verwiesen.

2 Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der positiven beizulegenden Zeitwerte der Ansprüche gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten. Zudem besteht das Kredit- und Ausfallrisiko in Höhe gegebener Finanzgarantien. Dem Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte wird grundsätzlich 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 Einstandsverpflichtungen oder Haftungsvergütungen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen sowie Derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und in geringerem Umfang internationale Kontrahenten. Derivative Finanzinstrumente werden nach einheitlichen Vorgaben abgeschlossen und fortlaufend überwacht.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

Das Kredit- und Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte stellt sich nach Bruttobuchwerten folgendermaßen dar:

Mio. €	Weder überfällig noch wert- berichtigt
31.12.2011	
Sonstige finanzielle Forderungen	4.029
Finanzgarantien	1
Derivative Finanzinstrumente	232
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	469
	4.731
31.12.2010	
Sonstige finanzielle Forderungen	4.027
Finanzgarantien	2
Derivative Finanzinstrumente	459
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	622
	5.110

Innerhalb des Porsche SE Konzerns existieren keinerlei überfällige oder wertberichtigte finanziellen Vermögenswerte.

Die Bonitätseinstufung der Bruttobuchwerte weder überfälliger noch wertberichtigter finanzieller Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	Gesamt
31.12.2011			
Sonstige finanzielle Forderungen	4.029	0	4.029
Finanzgarantien	1	0	1
Derivative Finanzinstrumente	232	0	232
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	469	0	469
	4.731	0	4.731
31.12.2010			
Sonstige finanzielle Forderungen	4.027	0	4.027
Finanzgarantien	2	0	2
Derivative Finanzinstrumente	459	0	459
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	622	0	622
	5.110	0	5.110

Die mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen gegen Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. Die Zuordnung zu den Risikoklassen erfolgt auf Basis von externen Ratings oder der Liquiditätsplanungen der Kreditnehmer, welche deren Zahlungsfähigkeit belegen. In letzterem Fall wird gegebenenfalls auch die Einhaltung sämtlicher vorhandener Covenants aus anderen Kreditvereinbarungen zum Bilanzstichtag überprüft.

3 Liquiditätsrisiko

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Porsche SE Konzerns wird durch eine Liquiditätsplanung laufend überwacht. Darüber hinaus stellt eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln und bestätigten Kreditlinien die Zahlungsfähigkeit und die Liquiditätsversorgung sicher. Für die Porsche SE beträgt der Gesamtkreditrahmen zum Bilanzstichtag 3.500 Mio. € (Vorjahr: 8.500 Mio. €), von dem zum Bilanzstichtag 2.000 Mio. € (Vorjahr: 7.000 Mio. €) in Anspruch genommen wurden, so dass eine noch ungenutzte Linie in Höhe von 1.500 Mio. € (Vorjahr: 1.500 Mio. €) für die Porsche SE verbleibt. Auf die Erläuterungen zur Steuerung von Liquiditätsrisiken auf Ebene des Porsche SE Konzerns sowie auf Risiken im Zusammenhang mit finanzwirtschaftlichen Kennzahlen innerhalb der Risikoberichterstattung im Konzernlagebericht wird verwiesen. Die liquiden Mittel umfassen die in der Bilanz ausgewiesenen Flüssigen Mittel und Termingeldanlagen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten und Finanzgarantien:

Mio. €	Verbleibende vertragliche Fälligkeiten			
	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	Über 5 Jahre	Gesamt
31.12.2011				
Finanzschulden	382	6.247	0	6.629
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	0	0	9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	150	0	0	150
Finanzgarantien	2.152	0	0	2.152
	2.693	6.247	0	8.940
31.12.2010				
Finanzschulden	7.351	4.331	0	11.682
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33	0	0	33
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2	149	0	151
Finanzgarantien	3.298	0	0	3.298
	10.684	4.480	0	15.164

Die Finanzgarantien sind im Wesentlichen für Finanzschulden des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns ausgesprochen. Für diese Finanzgarantien liegt eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe von 49,9% vor; dies entspricht einer Freistellungserklärung in Höhe von 1.074 Mio. € (Vorjahr: 1.646 Mio. €).

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang und dem Lagebericht ersichtlich sind.

4 Marktpreisrisiko

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

In der Berichtsperiode war der Porsche SE Konzern Zinsrisiken sowie Risiken aus den Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH ausgesetzt. Die Risiken resultieren insbesondere aus Schwankungen des allgemeinen Zinsniveaus, aus den Schwankungen im Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH und in geringem Umfang aus Geldanlagen. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken teilweise durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen bzw. auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden durch die Finanzabteilung der Porsche SE 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 eingegangen werden.

Es liegen keine wesentlichen Risikokonzentrationen vor, die nicht aus dem Anhang bzw. dem Lagebericht ersichtlich sind.

Das Marktpreisrisiko aus Schwankungen des allgemeinen Zinsniveaus und aus der Put- sowie Call-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH wird auf Basis einer Sensitivitätsanalyse ermittelt. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

4.2 Marktpreisrisiken

4.2.1 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze. Dies hat bei Tagesgeldern sowie bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Verbindlichkeiten Auswirkungen auf das laufende Zinsergebnis, kann sich daneben aber auch auf den bilanzierten Marktwert bei festverzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten auswirken. Zur Sicherung der variabel verzinslichen Verbindlichkeiten wurden bis zum Ende des Geschäftsjahres 2011 Zinskontrakte abgeschlossen. Die Porsche SE wird auch zukünftig die Entwicklung des Zinsniveaus permanent verfolgen und wirtschaftlich sinnvolle Absicherungen gegenüber Zinsänderungsrisiken situationsabhängig vornehmen.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Hierbei werden Effekte auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital dargestellt, die aus Marktzinssätzen als Risikovariablen resultieren. Eine Erhöhung des Marktzinsniveaus zum 31. Dezember 2011 um 50 bps hätte sich, wie in der Vergleichsperiode bei einer Erhöhung um 100 bps, nicht auf das Eigenkapital ausgewirkt. Ein Absinken des Marktzinsniveaus zum 31. Dezember 2011 um 100 bps hätte sich, wie im Vorjahr, ebenfalls nicht auf das Eigenkapital ausgewirkt. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2011 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 35 Mio. € niedriger gewesen (Vorjahr: 33 Mio. € niedriger) gewesen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2011 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 35 Mio. € höher gewesen (Vorjahr: 30 Mio. € höher).

4.2.2 Risiko aus Put- und Call-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH

Das Marktpreisrisiko resultiert insbesondere aus der Schwankung des Unternehmenswerts der Porsche Zwischenholding GmbH. Dies hat Auswirkungen auf die Bewertung der Put- und der Call-Option und damit auf deren Bewertung in der Bilanz sowie das Ergebnis in der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Ermittlung des Unternehmenswerts basiert auf den für Zwecke des Werthaltigkeitstests für die at Equity bilanzierte Beteiligung verwendeten, wesentlichen Bewertungsparametern (auf die Darstellung dieser Parameter im Abschnitt „Konsolidierungskreis“ wird verwiesen). Das Risiko aus der Schwankung des Unternehmenswerts wird mittels einer Sensitivitätsanalyse ermittelt.

Wenn der Unternehmenswert der Porsche Zwischenholding GmbH zum 31. Dezember 2011 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Konzernergebnis um 931 Mio. € (Vorjahr: 264 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn der Unternehmenswert zum 31. Dezember 2011 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Konzernergebnis um 932 Mio. € (Vorjahr: 265 Mio. €) höher ausgefallen.

Da die Optionen unter der Bedingung eines Scheiterns der Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung stehen, hing deren Bewertung zudem von der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen ab. Eine Änderung dieser Einschätzung erhöhte bzw. verminderte bei ansonsten unveränderten Bewertungsparametern den Bilanzansatz linear; die hieraus resultierende Veränderung der Bilanzposten war erfolgswirksam zu erfassen und wirkte sich entsprechend auf die Ertragslage des Porsche SE Konzerns aus. Da eine Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung bis zum Bilanzstichtag nicht durchgeführt wurde, betrug die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen am 31. Dezember 2011 100% (Einschätzung zum 31. Dezember 2010: 50%). Ein Scheitern der Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung liegt unter anderem dann vor, wenn die Verschmelzungsbeschlüsse der Hauptversammlungen der Porsche SE und der Volkswagen AG nicht bis zum 31. Dezember 2011 gefasst wurden. Eine Berücksichtigung der Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen bei der Bewertung ist nicht mehr erforderlich. Die Optionen sind in Höhe ihres beizulegenden Zeitwerts im Rahmen der Bilanzierung zu berücksichtigen.

Eine Sensitivitätsanalyse für die Wahrscheinlichkeit des Scheiterns der Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung ist daher zum Bilanzstichtag nicht mehr erforderlich. Hätte die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit zum 31. Dezember 2010 nicht 50%, sondern statt dessen 70% betragen, wäre das Konzernergebnis im RGJ 2010 um 193 Mio. € niedriger ausgefallen. Wenn die Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit zum 31. Dezember 2010 nicht 50%, sondern statt dessen 30% betragen hätte, wäre das Konzernergebnis im RGJ 2010 um 193 Mio. € höher ausgefallen.

Eine teilweise kompensatorische Wirkung ergibt sich aus der Bilanzierung der Beteiligung an der Volkswagen AG at Equity, da sich die Bilanzierung der Optionen auf Ebene der Volkswagen AG gegenläufig im anteiligen, der Porsche SE zuzurechnenden Ergebnis in Höhe ihres Kapitalanteils an der Volkswagen AG auswirkt.

5 Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die nachfolgende Tabelle enthält die Nominalvolumina der aktivierten und passivierten Derivativen Finanzinstrumente:

Mio. €	Nominalvolumen			Nominalvolumen gesamt
	Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre	
31.12.2011				
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	0	7.886	0	7.886
	0	7.886	0	7.886
31.12.2010				
Zinssicherung	7.000	0	0	7.000
Optionen auf sonstige Unternehmensanteile	0	7.886	0	7.886
	7.000	7.886	0	14.886

Für die Derivativen Finanzinstrumente wird kein Hedge Accounting angewendet. Die Nominalvolumina der Optionen auf sonstige Unternehmensanteile enthalten in Höhe von 3.943 Mio. €, wie im Vorjahr, die Put-Option sowie in gleicher Höhe die Call-Option auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH.

Marktwerte der Derivat-Volumina wurden anhand der Marktdaten zum Bilanzstichtag sowie, sofern keine geeigneten Marktdaten verfügbar sind, auch anhand geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt.

Die Ermittlung der Marktwerte von Finanzinstrumenten erfolgt anhand von Börsennotierungen, von Referenzkursen oder von anerkannten Berechnungsmodellen, wie beispielsweise der Discounted Cashflow-Methode. Die hierfür zugrunde zu legenden Zins- bzw. Diskontierungssätze wurden auf der Grundlage des EURIBOR ermittelt. Die folgende Aufstellung zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten sowie die Gegenüberstellung der Buchwerte und der beizulegenden Zeitwerte:

Mio. €	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	31.12.2011		31.12.2010	
		Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
Aktiva					
Derivative Finanzinstrumente	HfT	232	232	459	459
Sonstige finanzielle Forderungen	LaR	4.029	4.249	4.027	4.027
Finanzgarantien	LaR	1	1	2	2
Flüssige Mittel und Termingeldanlagen	LaR	469	469	622	622
Passiva					
Finanzschulden	FLAC	5.871	6.097	10.844	10.880
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	9	9	33	33
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	149	149	149	149
Derivative Finanzinstrumente	HfT	5.087	5.087	942	942

Aus Wesentlichkeitsgründen wird der beizulegende Zeitwert für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

In der Bilanz werden die beizulegenden Zeitwerte der Finanzderivate unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bzw. den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, lassen sich in die folgende Bewertungshierarchie einstufen:

Mio. €	31.12.2011	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivative Finanzinstrumente	232	0	0	232
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	232	0	0	232
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivative Finanzinstrumente	5.087	0	0	5.087
Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	5.087	0	0	5.087

Mio. €	31.12.2010	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Derivative Finanzinstrumente	459	0	0	459
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	459	0	0	459
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten				
Derivative Finanzinstrumente	942	0	0	942
Zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	942	0	0	942

Die Zuordnung der beizulegenden Zeitwerte richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise auf einem aktiven Markt. In Stufe 1 werden beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten, zum Beispiel von Wertpapieren, dargestellt, für die ein Marktpreis für identische Finanzinstrumente auf aktiven Märkten direkt ermittelt werden kann. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten in Stufe 2, beispielsweise von Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten wie Währungskursen oder Zinskurven gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten der Stufe 3 errechnen sich anhand von Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf einem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Dazu gehören auch Optionen auf Eigenkapitalinstrumente von nicht börsennotierten Unternehmen. Die Zuordnung der Put- und Call-Optionen auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH erfolgt daher zu Level 3.

Die Veränderung der beizulegenden Zeitwerte, die im Geschäftsjahr 2011 sowie im RGJ 2010 Level 3 zugeordnet wurden, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Mio. €	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden
Stand am 1.1.2011	459	-942
Zugänge (Zukäufe)	0	0
Umgliederung von Level 2 in Level 3	0	0
Gesamtergebnis	0	0
erfolgswirksam	- 227	- 4.145
erfolgsneutral	0	0
Abgang (Verkäufe)	0	0
Stand am 31.12.2011	232	-5.087

Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse GJ 2011

Sonstiges betriebliches Ergebnis	- 227	- 4.145
davon entfallend auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	- 227	- 4.145

Mio. €	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Schulden
Stand am 1.8.2010	309	-417
Zugänge (Zukäufe)	74	- 24
Umgliederung von Level 2 in Level 3	0	0
Gesamtergebnis	0	0
erfolgswirksam	228	- 525
erfolgsneutral	0	0
Abgang (Verkäufe)	152	24
Stand am 31.12.2010	459	-942

Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse RGJ 2010

Sonstiges betriebliches Ergebnis	228	- 525
davon entfallend auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	158	- 547

Die für die Bewertung der von der Porsche SE gehaltenen Optionen auf die dort verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH maßgeblichen Risikovariablen sind insbesondere der jeweilige Unternehmenswert sowie im RGJ 2010 die Einschätzung des Vorstands zur Wahrscheinlichkeit der prinzipiellen Ausübbarkeit. Da die Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der Grundlagenvereinbarung mit Ablauf des Geschäftsjahres gescheitert ist, war die Einschätzung des Vorstands zur prinzipiellen Ausübbarkeit der Optionen seither nicht mehr erforderlich und damit auch nicht mehr Bestandteil der Bewertung. Die Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis werden in Abschnitt 4.2.2 dieser Anhangangabe dargestellt.

Die Zuordnung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Schulden im Sinne des IAS 39 auf die jeweiligen Bewertungskategorien stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	232	459
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	232	459
Kredite und Forderungen (LaR)	4.499	4.651
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	5.087	942
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	5.087	942
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	6.029	11.026

Das Nettoergebnis der jeweiligen Bewertungskategorie stellt sich wie folgt dar:

Mio. €	2011	RGJ 2010
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente	- 4.372	- 298
zu Handelszwecken gehalten (HfT)	- 4.372	- 298
Kredite und Forderungen (LaR)	189	75
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)	- 367	- 213

Die Nettoergebnisse aus erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten ergeben sich aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert inklusive Zinsen.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Kredite und Forderungen umfassen Zinserträge.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten beinhalten überwiegend Zinsaufwendungen.

[22] Eventualschulden

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Bürgschaften	0	0
Gewährleistungen	0	0
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	0
Sonstige Eventualschulden	0	0

Rechtsstreitigkeiten

Nach Kenntnis der Porsche SE – die nicht Beteiligte der Ermittlungsverfahren ist und daher nur eingeschränkte Kenntnis von Gegenstand und Stand der Ermittlungen hat – ermittelt die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der informationsgestützten Manipulation des Marktes in Volkswagen-Aktien. Die Vorwürfe umfassen nach Angaben der Staatsanwaltschaft Erklärungen der Verantwortlichen der Porsche SE gegenüber der Öffentlichkeit beziehungsweise das zeitweise Unterlassen notwendiger Erklärungen in Bezug auf den Beteiligungserwerb an der Volkswagen AG in den Jahren 2006 bis 2009. Ferner ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder wegen des Verdachts der Untreue zum Nachteil der Porsche SE. Nach Angaben der Staatsanwaltschaft besteht der Verdacht, dass die beiden ehemaligen Vorstandsmitglieder im Zuge des Erwerbs der Beteiligung an der Volkswagen AG existenzgefährdende Risiken für das Unternehmen durch Abschluss von Aktienkursversicherungsgeschäften eingegangen waren. Zudem ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen Holger P. Härter und zwei Mitarbeiter der Porsche SE wegen des Verdachts des Kreditbetrugs hinsichtlich eines bereits zurückgeführten Kredits. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart teilte im Februar 2011 mit, dass die Ermittlungsverfahren länger dauern als geplant und mit ihrem Abschluss voraussichtlich frühestens zu Beginn des Jahres 2012 zu rechnen ist. Eine Mitteilung der Staatsanwaltschaft Stuttgart über den aktuellen Verfahrensstand ist bislang jedoch noch nicht erfolgt. Die Porsche SE hält die erhobenen Vorwürfe für unbegründet.

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

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

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

Im Januar 2011 hat ein Privatinvestor Klage gegen die Porsche SE und einen weiteren Beklagten auf Leistung von Schadensersatz in Höhe von rund 3 Mio. € erhoben. Der Kläger behauptet, aufgrund unzutreffender und unterlassener Informationen sowie Marktmanipulation durch die Porsche SE im Jahr 2008 Optionsgeschäfte betreffend Aktien der Volkswagen AG eingegangen zu sein und in Folge der Kursentwicklung im Jahr 2008 aus diesen Optionsgeschäften Verluste in der geltend gemachten Höhe erlitten zu haben. Die Klage wurde vom Landgericht Stuttgart an das Landgericht Braunschweig verwiesen. Die Porsche SE hält den behaupteten Anspruch für unbegründet und ist der Klage mit einer Klageerwidern entgegen getreten.

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

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

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

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

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

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

[23] Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

Mio. €	Fällig			Gesamt
	1 Jahr	1 – 5 Jahre	> 5 Jahre	
31.12.2011				
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1	3	0	4
31.12.2010				
Übrige finanzielle Verpflichtungen	1	4	0	5

Die Übrigen finanziellen Verpflichtungen resultieren aus Garantien. Im Vorjahr resultierten die Übrigen finanziellen Verpflichtungen zudem noch aus Treuhandverhältnissen.

[24] Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

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

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

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

Mitteilung vom 29. Januar 2008:

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

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

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

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

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

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

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

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

Dr. Wolfgang Hils

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

Dr. Oliver Porsche

– als Vertreter der übrigen Mitteilenden – “

Mitteilung vom 1. September 2009:

Am 01.09.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

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

Frankfurt am Main, den 1. September 2009“

Mitteilung vom 18. Dezember 2009:

Am 18.12.2009 wurde uns folgendes mitgeteilt:

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

Frankfurt am Main, den 18. Dezember 2009“

Mitteilung vom 30. Mai 2011:

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

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

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

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

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

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

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

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

Beteiligungskette Dr. Hans Michel Piëch, Salzburg

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

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

Mitteilung vom 30. Mai 2011:

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

I.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

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

II.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

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

III.

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

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

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

IV.

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

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

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

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

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

Porsche Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Stuttgart

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

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

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

Mitteilung vom 30. Mai 2011:

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

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

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

3. Der Stimmrechtsanteil der Porsche Verwaltungs GmbH, Salzburg, Österreich, an der Porsche Automobil Holding SE, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart hat am 24. Mai 2011 die Stimmrechtsschwelle von 20% überschritten und beträgt zu diesem Zeitpunkt 20,73% der Stimmrechte (31.743.443 Stimmrechte). Sämtliche dieser Stimmrechte werden der Porsche Verwaltungs GmbH gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WpHG (i.V.m. § 22 Abs. 1 Satz 2 WpHG) zugerechnet. Aus den Aktien der folgenden Aktionäre werden der Porsche Verwaltungs GmbH dabei 3% oder mehr der Stimmrechte zugerechnet: Familie Porsche Beteiligung GmbH, Stuttgart, Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Stuttgart. Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.“

Mitteilung vom 21. Juni 2011:

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

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

Mitteilung vom 21. Juni 2011:

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

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

- 1) Mit dem Stimmrechtserwerb verfolgte Ziele (§ 27a Abs. 1 Satz 3 WpHG)
 - a) Der der Zurechnung der Stimmrechte zugrunde liegende Sachverhalt dient weder der Umsetzung strategischer Ziele noch der Erlangung von Handelsgewinnen der Porsche Verwaltungs GmbH.
 - b) Die Porsche Verwaltungs GmbH beabsichtigt nicht, innerhalb der nächsten zwölf Monate weitere Stimmrechte an der Emittentin durch Erwerb oder auf sonstige Weise zu erlangen.
 - c) Die Porsche Verwaltungs GmbH strebt keine Einflussnahme auf die Besetzung von Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorganen der Emittentin an.
 - d) Die Porsche Verwaltungs GmbH strebt keine wesentliche Änderung der Kapitalstruktur der Emittentin, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis von Eigen- und Fremdfinanzierung und die Dividendenpolitik, an.
- 2) Herkunft der verwendeten Mittel (§ 27a Abs. 1 Satz 4 WpHG)

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

Mitteilung vom 5. Oktober 2011:

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

I.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald

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

II.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald

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

III.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mitteilung vom 5. Oktober 2011:

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

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

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

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

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

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

Mitteilung vom 3. November 2011:

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

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

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

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

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

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

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

Mitteilung vom 3. November 2011:

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

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

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

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Deutschland.

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

Mitteilung vom 3. November 2011:

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

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

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

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

- 1) Mit dem Stimmrechtserwerb verfolgte Ziele (§ 27a Abs. 1 Satz 3 WpHG)
 - a) Der der Zurechnung der Stimmrechte zugrunde liegende Sachverhalt dient weder der Umsetzung strategischer Ziele noch der Erlangung von Handelsgewinnen der Mitteilenden.
 - b) Die Mitteilenden beabsichtigen, im Rahmen einer familieninternen Umstrukturierung innerhalb der nächsten zwölf Monate weitere Stimmrechte im Wege der Zurechnung zu erlangen.
 - c) Die Mitteilenden streben, abgesehen von der Wahrnehmung von Stimmrechten in der Hauptversammlung der Emittentin bei jeweils anstehenden Aufsichtsratswahlen, keine Einflussnahme auf die Besetzung von Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorganen der Emittentin an.
 - d) Die Mitteilenden streben keine wesentliche Änderung der Kapitalstruktur der Emittentin, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis von Eigen- und Fremdfinanzierung und die Dividendenpolitik, an.
- 2) Herkunft der verwendeten Mittel (§ 27a Abs. 1 Satz 4 WpHG)

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

Mitteilung vom 7. Dezember 2011:

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Mitteilender: Prof. Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Karl Piëch, Salzburg, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich;
- * Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
- * Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;

2. Mitteilender: Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
- * Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;

3. Mitteilender: Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piech GmbH, Salzburg, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Ferdinand Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;

4. Mitteilender: Dr. Hans Michel Piëch, Wien, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Dr. Hans Michel Piech GmbH, Salzburg, Österreich;
- * Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland;

5. Mitteilender: Dr. Hans Michel Piech GmbH, Salzburg, Österreich
Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Abs. 3 WpHG:

- * Hans-Michel Piëch GmbH, Grünwald, Deutschland.

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

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

Mitteilung vom 7. Dezember 2011:

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

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

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

Mitteilung vom 7. Dezember 2011:

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

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

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

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

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

Mitteilung vom 24. Januar 2012:

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

„Der Stimmrechtsanteil der

- * Porsche Wolfgang 2. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland
- * ZH 1320 GmbH, Salzburg, Österreich
- * PP 1320 GmbH, Grünwald, Deutschland
- * ZH 1330 GmbH, Salzburg, Österreich
- * PP 1330 GmbH, Grünwald, Deutschland

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

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

[26] 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 Konsortialvertrags üben die Familien Porsche und Piëch direkt bzw. indirekt eine Beherrschung auf das Mutterunternehmen Porsche SE aus.

Die Familien Porsche und Piëch als Stammaktionäre der Porsche SE haben im Rahmen der Durchführung der Kapitalerhöhung neuer Stammaktien der Porsche SE 2.245 Mio. € zugeführt. Diese Zuführung ist unter den erbrachten Lieferungen und Leistungen dargestellt. Darüber hinaus bestehen zwischen dem Porsche SE Konzern und den Familien Porsche und Piëch sowie deren verbundenen Unternehmen nur noch Leistungsbeziehungen von untergeordneter Bedeutung. Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt sich des Weiteren auf Personen sowie deren nahe Familienangehörige, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, das heißt an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, diese jedoch nicht beherrschen. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2011 Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorstands der Porsche SE sowie deren nahe Familienangehörige.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen darüber hinaus Personen und Unternehmen, auf die der Porsche SE Konzern einen maßgeblichen Einfluss oder gemeinschaftliche Führung ausüben kann.

Die Porsche SE übt maßgeblichen Einfluss auf den Volkswagen Konzern (assoziiertes Unternehmen) und gemeinschaftliche Führung über den Porsche Zwischenholding GmbH Konzern (Gemeinschaftsunternehmen) aus. Es werden Beziehungen zu sämtlichen Tochterunternehmen dieser beiden ehemaligen Teilkonzerne dargestellt. In den erbrachten Lieferungen und Leistungen sind von diesen Konzernen erhaltene Dividenden bzw. Ausschüttungen in Höhe von insgesamt 485 Mio. € (Vorjahr: 282 Mio. €) enthalten.

Es bestehen zudem Beziehungen zum Porsche Zwischenholding GmbH Konzern in Form von Forderungen und Verbindlichkeiten mit marktüblicher Verzinsung (vgl. hierzu Anhangangaben [12] und [19]). Es wurden Finanzdienstleistungen an Gesellschaften dieses Konzerns erbracht, die zu Finanzerträgen in Höhe von insgesamt 183 Mio. € (Vorjahr: 78 Mio. €) führten; dem stehen als Aufwand erfasste erhaltene Leistungen in diesem Bereich in Höhe von 175 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €) gegenüber. Darüber hinaus wurden Finanz- und sonstige Garantien gegenüber Gesellschaften dieses Konzerns mit einem Gesamtvolumen von 2.152 Mio. € (Vorjahr: 3.428 Mio. €) gegeben, für die die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme als sehr gering eingeschätzt wird und für die eine Freistellungserklärung der Volkswagen AG in Höhe eines Anteils von 49,9% vorliegt (für weitere Einzelheiten wird auf Anhangangabe [21] verwiesen).

Im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge hat die Porsche SE mit der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns darüber hinaus insbesondere folgende Vereinbarungen getroffen:

- Die Porsche SE stellt die Volkswagen AG sowie die Porsche Zwischenholding GmbH und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten, Steuerverbindlichkeiten (zuzüglich Zinsen) und bestimmten Großschäden frei.
- Außerdem hat die Porsche SE der Volkswagen AG verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche AG gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien an der Porsche AG, auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Porsche AG sowie auf das Vorliegen der für die operative Tätigkeit der Porsche AG erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Schutzrechte.
- Die Volkswagen AG stellt die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Zwischenholding GmbH frei (vgl. hierzu Anhangangabe [21]).
- Die Volkswagen AG steht bei Fälligkeit und Uneinbringlichkeit im Falle der Insolvenz der Porsche Zwischenholding GmbH oder der Porsche AG für Darlehensverpflichtungen dieser Gesellschaften gegenüber der Porsche SE ein, soweit diese Verpflichtungen bei Nicht-Insolvenz im Zeitpunkt der Fälligkeit durch Aufrechnung mit Ansprüchen gegenüber der Porsche SE hätten erfüllt werden können (vgl. hierzu Anhangangabe [12]).
- Die Porsche SE hat zur Besicherung zweier Darlehensverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns eine Darlehensforderung gegen die Porsche Zwischenholding GmbH und 70 Millionen Stück der von ihr gehaltenen Stammaktien der Volkswagen AG verpfändet (vgl. hierzu Anhangangaben [12] und [19]).
- Darüber hinaus stellt die Porsche SE die Porsche Zwischenholding GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen frei, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen.

Bezüglich der bei der Porsche SE verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH, die bis zum 31. Dezember 2011 von einem Treuhänder für die Porsche SE gehalten wurden, haben sich die Porsche SE und die Volkswagen AG wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Die Put-Option ist von der Porsche SE vom 15. November 2012 bis einschließlich 14. Januar 2013 sowie nochmals vom 1. Dezember 2014 bis einschließlich 31. Januar 2015 ausübbar. Die Call-Option kann von der Volkswagen AG vom 1. März 2013 bis einschließlich 30. April 2013 sowie nochmals vom 1. August 2014 bis einschließlich 30. September 2014 ausgeübt werden. Der Basispreis beider Optionen beträgt 3.883 Mio. € und unterliegt bestimmten Anpassungen (zu den Buchwerten dieser Optionen sowie zu gestellten Sicherheiten wird auf Anhangangabe [12] und Anhangangabe [20] verwiesen). Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) haben sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Zwischenholding GmbH sich ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Sollten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Zwischenholding GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, erhöht sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Zwischenholding GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile.

Zur Sicherung von gegebenenfalls noch bestehenden Ansprüchen der Volkswagen AG aus dem Vertrag zwischen der Porsche SE und der Volkswagen AG über die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH wurde für den Fall der Ausübung der Put- bzw. Call-Option zudem ein Einbehaltsmechanismus zugunsten der Volkswagen AG in Bezug auf den zu entrichtenden Kaufpreis vereinbart. Soweit ein etwaig einbehaltener Betrag nicht zur Erfüllung von Ansprüchen der Volkswagen AG verwendet wurde, ist der einbehaltene Betrag am 30. Juni 2016 an die Porsche SE auszuführen, es sei denn, eine Geltendmachung von Freistellungsansprüchen gegen die Gesellschaft ist zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich.

Die Volkswagen AG hat die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Die nachfolgende Übersicht enthält die zwischen dem Porsche SE Konzern und nahe stehenden Unternehmen und Personen erbrachten und empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten.

Mio.€	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2011	RGJ 2010	2011	RGJ 2010
Familien Porsche und Piëch	2.245	0	0	0
Gemeinschaftsunternehmen	340	360	176	73
Assoziierte Unternehmen	330	158	4.373	547
	2.915	518	4.549	620

Mio.€	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.12.2011	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2010
Gemeinschaftsunternehmen	4.030	4.027	3.880	3.881
Assoziierte Unternehmen	232	459	5.087	942
	4.262	4.486	8.967	4.823

Für den Vorstand und die Mitglieder des Aufsichtsrats sind im Geschäftsjahr 2011 kurzfristig fällige Leistungen in Höhe von 3,3 Mio. € (Vorjahr: 1,6 Mio. €) erbracht worden. Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses wurden weder im Geschäftsjahr 2011 noch im RGJ 2010 erbracht.

Die Mitglieder des Vorstands der Porsche SE erhalten von der Gesellschaft keine Versorgungszusage. Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses für aktive oder ehemalige Mitglieder des Vorstands der Porsche SE liegen daher, wie im RGJ 2010, im Geschäftsjahr 2011 nicht vor.

Zum Ende des Geschäftsjahres bestanden ausstehende Salden für die Vergütung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Porsche SE in Höhe von 0,7 Mio. € (Vorjahr: 0,3 Mio. €).

[27] Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Porsche SE belaufen sich im Geschäftsjahr 2011 auf 2,3 Mio. € (Vorjahr: 0,9 Mio. €). Sie umfassen die von der Porsche SE geleisteten Vergütungen. Die Vorstandsmitglieder erhalten von der Porsche SE lediglich eine erfolgsunabhängige Grundvergütung.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2011 belaufen sich auf 1,0 Mio. € (Vorjahr: 0,6 Mio. €). Sämtliche Bezüge sind kurzfristig fällig.

Es bestehen keine weiteren Verpflichtungen gegenüber Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des Lageberichts ist, dargestellt.

[28] Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Honorar des Abschlussprüfers Ernst & Young GmbH, Stuttgart, gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T€	2011	RGJ 2010
Abschlussprüfung	250	345
Sonstige Bestätigungsleistungen	3.525	0
Steuerberatungsleistungen	2.264	1.000
Sonstige Leistungen	1.095	787
	7.134	2.132

In den Steuerberatungsleistungen sind Leistungen für das Vorjahr in Höhe von T€ 537 enthalten.

Der Anstieg der Honorare des Abschlussprüfers ist insbesondere auf Unterstützungsleistungen im Zusammenhang mit der geplanten Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen zurückzuführen.

[29] Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche SE haben am 5. Oktober 2011 die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung abgegeben und den Aktionären der Porsche SE auf der Homepage www.porsche-se.com dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 27. Februar 2012

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Thomas Edig

Hans Dieter Pötsch

Matthias Müller

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 mit dem Lagebericht der Porsche SE zusammengefasst ist, 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 27. Februar 2012

Porsche Automobil Holding SE

Der Vorstand

Prof. Dr. Martin Winterkorn

Thomas Edig

Hans Dieter Pötsch

Matthias Müller

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

„Wir haben den von der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalpiegel und Anhang – sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Stuttgart, 27. Februar 2012

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Wollmert
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

Mitglieder des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE

Dr. Wolfgang Porsche
(Vorsitzender)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
Volkswagen AG, Wolfsburg
- B) Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(stv. Vorsitz)
Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (Vorsitz)
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Piech Holding AG, Salzburg
(stv. Vorsitz)
Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

Uwe Hück
(stellvertretender Vorsitzender)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
(stv. Vorsitz)

Berthold Huber

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg (stv. Vorsitz)
AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)
Siemens AG, München (stv. Vorsitz)

**Seine Exzellenz Scheich Jassim Bin Abdulaziz
Bin Jassim Al-Thani**

- B) Qatar Foundation Board, Doha (Vorsitz)
Qatar Foundation Endowment Fund, Doha
Investcorp, Manama
Qatar National Bank, Doha

Prof. Dr. Ulrich Lehner

- A) Deutsche Telekom AG, Bonn (Vorsitz)
E.ON AG, Düsseldorf
ThyssenKrupp AG, Düsseldorf
Henkel Management AG, Düsseldorf
- B) Dr. August Oetker KG, Bielefeld
Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf
Novartis AG, Basel

Peter Mosch

- A) Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt

Bernd Osterloh

- A) Autostadt GmbH, Wolfsburg
Volkswagen AG, Wolfsburg
Wolfsburg AG, Wolfsburg
- B) Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
Projekt Region Braunschweig GmbH,
Braunschweig
Volkswagen Coaching GmbH, Wolfsburg
VfL Wolfsburg Fussball GmbH, Wolfsburg

**Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl. Ing. ETH
Ferdinand K. Piëch**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz)
MAN SE, München (Vorsitz)
AUDI AG, Ingolstadt
- B) Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
Porsche Piëch Holding AG, Salzburg

Dr. Hans Michel Piëch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt
- B) Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Piëch Holding AG, Salzburg
(Vorsitz)
Volksoper Wien GmbH, Wien
Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Volkswagen AG, Wolfsburg
AUDI AG, Ingolstadt
- B) Voith GmbH, Heidenheim
Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH &
Co. KG, Bietigheim-Bissingen
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
PGA S.A., Paris

Werner Weresch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

Hans Baur (bis 31. Dezember 2011)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Berthold Leibinger GmbH, Ditzingen

Hansjörg Schmierer (seit 23. Januar 2012)

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
Mahle GmbH, Stuttgart

Mitglieder des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE

**Prof. Dr. rer. nat. Dr.-Ing. E.h. Martin Winterkorn
(Vorsitzender)**

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)
Salzgitter AG, Salzgitter
FC Bayern München AG, München
- B) Scania AB, Södertälje (Vorsitz)
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
Bentley Motors Ltd., Crewe
Volkswagen (China) Investment Company Ltd.,
Beijing (Vorsitz)
Volkswagen Group of America, Inc.,
Herndon, Virginia (Vorsitz)
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg
Porsche Retail GmbH, Salzburg
Italdesign-Giugiaro S.p.A., Turin (Vorsitz)

Scania AB, Södertälje
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(stv. Vors.)
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(stv. Vors.)
Porsche Retail GmbH, Salzburg (stv. Vors.)
VfL Wolfsburg Fussball GmbH, Wolfsburg (stv.
Vorsitz)

Thomas Edig

- A) DEKRA Automobil GmbH, Stuttgart
- B) Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
Porsche Logistik GmbH, Stuttgart
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für
Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg/N.

Hans Dieter Pötsch

- A) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
AUDI AG, Ingolstadt
Volkswagen Financial Services AG,
Braunschweig (Vorsitz)
Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)
Bertelsmann AG, Gütersloh
- B) Bentley Motors Ltd., Crewe
Volkswagen (China) Investment Company Ltd.,
Beijing (stv. Vors.)
Volkswagen Group of America, Inc.,
Herndon, Virginia

Matthias Müller

- A) Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-
Bissingen
- B) Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Hong Kong Ltd., Hong Kong
Porsche (China) Motors Ltd., Guangzhou
Porsche Enterprises Inc., Wilmington
SEAT S.A., Martorell

(Angaben gemäß § 285 Nr. 10 HGB)

Stand: 31. Dezember 2011.

A) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

B) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Bilanz der Porsche Automobil Holding SE zum 31. Dezember 2011¹

Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Aktiva		
Anlagevermögen		
Finanzanlagen	24.771	24.771
	24.771	24.771
Umlaufvermögen		
Forderungen	4.030	4.027
Sonstige Vermögensgegenstände	228	302
Flüssige Mittel	460	622
	4.718	4.951
Rechnungsabgrenzungsposten	5	35
	29.494	29.757
Passiva		
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	306	175
Kapitalrücklage	4.980	122
Gewinnrücklagen	17.379	17.102
Bilanzgewinn	232	440
	22.897	17.839
Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8	7
Übrige Rückstellungen	196	258
	204	265
Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.000	7.000
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1	18
Übrige Verbindlichkeiten	4.392	4.635
	6.393	11.653
	29.494	29.757

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. Januar bis 31. Dezember 2011

Mio. €	2011	RGJ 2010
Sonstige betriebliche Erträge	12	32
Personalaufwand	- 14	- 11
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 128	- 44
Beteiligungsergebnis	485	353
Zinsergebnis	- 219	- 113
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	136	217
Außerordentliche Aufwendungen	0	- 2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	41	664
Sonstige Steuern	- 31	0
Jahresüberschuss	146	879
Entnahme aus den Gewinnrücklagen	86	0
Einstellung in Gewinnrücklagen	0	- 439
Bilanzgewinn	232	440