

Zwischenmitteilung

Bericht über den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 3. November 2011
des Geschäftsjahres 2011

Die vorliegende Zwischenmitteilung der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“ oder „Gesellschaft“) bezieht sich auf den Geschäftsverlauf in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 und enthält Informationen über den Berichtszeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 3. November 2011.

Die Porsche SE fungiert seit Anfang Dezember 2009 im Wesentlichen als Holding für ihre operativ tätigen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH, Stuttgart, (zusammen mit ihren Tochtergesellschaften der „Porsche Zwischenholding GmbH Konzern“) und an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“ und zusammen mit ihren Tochtergesellschaften der „Volkswagen Konzern“). Die Volkswagen AG wird als assoziiertes Unternehmen und die Porsche Zwischenholding GmbH als Gemeinschaftsunternehmen der Porsche SE und der Volkswagen AG nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Das nachhaltige Ergebnis des Porsche SE Konzerns (Porsche SE und ihre Tochtergesellschaften) hängt wesentlich von der Ergebnissituation dieser beiden Beteiligungen und den zuzurechnenden at Equity Ergebnissen ab. Nachdem die Porsche SE für den Zeitraum vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2010 ein Rumpfgeschäftsjahr eingelegt hatte, entspricht das Geschäftsjahr seit dem 1. Januar 2011 dem Kalenderjahr.

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 SE auf die 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 Umtauschver-

hältnisses erforderliche Bewertung der Porsche SE erzielt werden konnte. Nach Ansicht beider Unternehmen ist es somit nicht mehr möglich, die Verschmelzung 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 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 und Rechtsstreitigkeiten“ in diesem Kapitel der Zwischenmitteilung).

Für den Fall, dass die erforderlichen Verschmelzungsbeschlüsse der Hauptversammlungen der Porsche SE und der Volkswagen AG nicht bis zum 31. Dezember 2011 gefasst wurden oder, falls diese gefasst wurden, ein Freigabeverfahren erfolglos durchgeführt wurde und erhobene Klagen der Eintragung der Verschmelzung in das Handelsregister weiter entgegen stehen („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, die von einem Treuhänder für die Porsche SE gehalten werden, 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. Die Wahrscheinlichkeit hat sich zum 30. September 2011 („Bilanzstichtag“) nach Einschätzung des Vorstands auf 100 Prozent erhöht, nachdem am 8. September 2011 beide Unternehmen verkündet hatten, dass eine Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV nicht mehr realistisch ist (zu den wesentlichen Auswirkungen auf die Ertragslage des Porsche SE Konzerns verweisen wir auf das Kapitel „Erläuterungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage“ in dieser Zwischenmitteilung).

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

Kapitalerhöhung der Porsche SE

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 175.000.000,00 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 gewinnberechtig. 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 in erster Linie 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 Milliarden Euro sowie einer zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Zwischenmitteilung ungenutzten, revolvingenden 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 gefasst. Insbesondere wurde der Umfang der Verpfändung der von der Porsche SE gehaltenen Aktien an der Volkswagen AG deutlich auf 70 Millionen VW-Stammaktien reduziert.

Hauptversammlung der Porsche SE

Auf der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche SE, die am 17. Juni 2011 stattfand, wurde für das Rumpfgeschäftsjahr 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.

Rechtliche Risiken und 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 Aktienkurssicherungsgeschäften eingegangen waren. Zudem ermit-

telt 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. Die Porsche SE hält die erhobenen Vorwürfe für unbegründet.

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

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

In den Jahren 2009 und 2010 hatten institutionelle Investoren in Deutschland Güteverfahren wegen behaupteter Schadensersatzansprüche aufgrund angeblicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften bei dem Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG gegen die Porsche SE beantragt. Mit gleicher Begründung wurden von verschiedenen Investoren weitere Güteverfahren gegen die Porsche SE beantragt; die Anträge gingen der Gesellschaft am 11. April 2011 und am 17. August 2011 zu. Die neuen Anträge richten sich 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 3,05 Milliarden Euro beziffert. Die Porsche SE hält die behaupteten Ansprüche für unbegründet und ist nicht in die Güteverfahren eingetreten.

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

Im Oktober 2011 hat die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, an welche insgesamt 41 Investmentfonds, Versicherungen und sonstige Gesellschaften angebliche Schadensersatzansprüche in Höhe von insgesamt rund 1,1 Milliarden Euro abgetreten haben sollen, Klage beim Landgericht Braunschweig gegen die Porsche SE und die Volkswagen AG erhoben. Bei den 41 Investoren handelt es sich zum Teil um Antragsteller in den oben genannten Güteverfahren. Vier der Investoren sind Hedgefonds, die die Porsche SE vor dem US-amerikanischen Bundesgericht verklagt haben und erstinstanzlich unterlegen sind. Die Klägerin behauptet, dass die hinter der Klage stehenden Gesellschaf-

ten 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 Klage verteidigen.

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.

Wesentliche Ereignisse im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

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. Zuvor war der Einkauf dem Vorstandsressort Finanzen und Betriebswirtschaft zugeordnet gewesen. Uwe-Karsten Städter war

seit 2007 Leiter der Konzernbeschaffung Elektrik/Elektronik bei der Volkswagen AG, zuvor leitete er dort seit 2002 die Konzernbeschaffung Exterieur.

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.

Die Porsche AG hat im Juli 2011 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, hat in den USA eine ABS-Anleihe über rund 500 Millionen US-Dollar begeben. Mit den beiden Transaktionen sichert die Porsche AG ihr weiteres Wachstum ab.

Die Porsche Deutschland GmbH hat über die Porsche Niederlassung Leipzig GmbH zum 1. September 2011 das Porsche-Zentrum Leipzig übernommen. Bis dahin gehörte der Betrieb zur Kamps Gruppe. Neben Niederlassungen in Stuttgart, Berlin und Hamburg ist Leipzig der vierte deutsche Standort, an dem Porsche Händlerbetriebe unter eigener Regie führt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Autohauses wurden von der Porsche Deutschland GmbH übernommen.

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.

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 geplanten neuen Modells mit dem Arbeitstitel „Cajun“ als vollwertigen Produktionsstandort inklusive Karosseriebau und Lackieranlage auszulassen. Am 18. Oktober 2011 legten dann Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Wolfgang Porsche und der Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, Matthias

Müller, den Grundstein für die Erweiterung des Werks Leipzig. Für die Fertigung des „Cajun“ werden in die Produktionsstätte 500 Millionen Euro investiert.

Wesentliche Ereignisse im Volkswagen Konzern

Übertragung des operativen Geschäftsbetriebs der Porsche Holding GmbH, Salzburg

Als Teil des in der GLV vereinbarten Konzepts wurde am 10. November 2010 die Put-Option zur Veräußerung des operativen Geschäftsbetriebs der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, an Volkswagen ausgeübt; der operative Geschäftsbetrieb der Porsche Gesellschaft m.b.H., Salzburg, war zuvor auf die mit der Porsche Piëch Holding GmbH verbundene Porsche Holding GmbH, Salzburg (vormals firmierend als Porsche Automotive Gesellschaft m.b.H, Salzburg), übertragen worden. Die Übertragung der Porsche Holding GmbH, Salzburg, erfolgte zum 1. März 2011 zu einem Preis von 3,3 Milliarden Euro.

Alle Vollzugsbedingungen für Mehrheitserwerb an der MAN SE erfüllt

Die Volkswagen AG gab am 9. Mai 2011 bekannt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der MAN SE, München, die Schwelle von 30 Prozent überschritten hat und 30,47 Prozent betrug. Aus diesem Grund unterbreitete Volkswagen am 31. Mai 2011 gemäß den Bestimmungen des deutschen Übernahmerechts allen außenstehenden Aktionären der MAN SE ein öffentliches Pflichtangebot zum Erwerb ihrer Aktien an der MAN SE. Mit Eintreffen der Genehmigung der chinesischen Wettbewerbsbehörde am 3. November 2011 lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Zwischenmitteilung der Porsche SE weltweit alle für den Vollzug erforderlichen regulatorischen Freigaben vor. Das Pflichtangebot und der damit verbundene Mehrheitserwerb an der MAN SE wird voraussichtlich am 9. November 2011 vollzogen. Im Anschluss an den Vollzug des Pflichtangebots wird Volkswagen insgesamt 55,90 Prozent der Stimmrechte und 53,71 Prozent des Grundkapitals an der MAN SE halten. Mit dem Mehrheitserwerb an der MAN SE kommt Volkswagen seinem Ziel, einen integrierten Nutzfahrzeugkonzern aus MAN, Scania und Volkswagen zu schaffen, einen großen Schritt näher. Durch eine engere Zusammenarbeit von

MAN, Scania und Volkswagen können zukünftig erhebliche Synergien in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Produktion erschlossen werden.

Bewertungsprozess zu Suzuki

Am 11. September 2011 teilte der Volkswagen Konzern der Suzuki Motor Corporation mit, dass es nach seiner Ansicht zu einer Verletzung des im Dezember 2009 geschlossenen Kooperationsvertrages durch Suzuki gekommen ist. Dies ist das erste Ergebnis der angekündigten und zurzeit noch nicht abgeschlossenen Neubewertung der Zusammenarbeit. Die Anzeige der Vertragsverletzung steht im Zusammenhang mit dem Bezug von Dieselmotoren seitens Suzuki durch einen anderen Hersteller, was nach Ansicht von Volkswagen im Widerspruch zu den Vertragsinhalten steht. Suzuki hat seinerseits Volkswagen Vertragsverletzungen vorgeworfen. Volkswagen sieht diese Vorwürfe als unbegründet an. Eine Reetablierung der Kooperation ist zurzeit nicht einschätzbar. Volkswagen betrachtet Suzuki weiterhin als attraktives Investment.

Zukunftsorientiertes Investitionspaket genehmigt

Im September 2011 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG grünes Licht für das größte Investitionspaket in der Geschichte des Konzerns. Demnach wird das Unternehmen in den kommenden fünf Jahren rund 62,4 Milliarden Euro in den Konzernbereich Automobile investieren und damit wichtige Voraussetzungen schaffen, um der ökonomisch und ökologisch führende Automobilhersteller zu werden. Die Investitionen fließen vor allem in umweltfreundliche und nachhaltige Modelle und Technologien sowie in neue und bestehende Werke. Dies wird dazu beitragen, dass Volkswagen seine Innovations- und Technologieführerschaft weiter ausbauen kann. Von den Sachinvestitionen in Höhe von insgesamt 49,8 Milliarden Euro wird das Unternehmen mehr als die Hälfte in seine deutschen Standorte fließen lassen. Es unterstreicht damit, dass der Produktionsstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb eine wichtige Rolle spielt. In dem Paket sind die Investitionen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen nicht enthalten. Die Joint Ventures in China werden in den Jahren 2012 bis 2016 aus eigenen Mitteln insgesamt 14,0 Milliarden Euro in neue Werke und Modelle investieren.

Geschäftsverlauf

Die nachfolgenden Ausführungen zu Absatz, Produktion und Mitarbeitern berücksichtigen ausschließlich die operativen Entwicklungen des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns und lassen die Verbindung zum Porsche SE Konzern außer Betracht.

Gestiegener Absatz

In den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres konnten sich der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern, der neben der Porsche Zwischenholding GmbH die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften umfasst, und der Volkswagen Konzern weiterhin gut behaupten.

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern steigerte im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 30. September 2011 seinen Absatz um 26,0 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum auf 85.872 Fahrzeuge. Die hohe Attraktivität des Modellangebots von Porsche ermöglichte dieses Wachstum. Insbesondere der sportliche Geländewagen Cayenne war weltweit sehr stark nachgefragt: 43.924 abgesetzte Fahrzeuge bedeuten im Vorjahresvergleich ein Plus von 74,1 Prozent. Der Gran Turismo Panamera erreichte im Berichtszeitraum 18.750 Einheiten und damit 6,1 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der 911 kam auf 13.777 Fahrzeuge; der Absatz der Baureihe ging lebenszyklusbedingt um 12,3 Prozent zurück. Die neue Generation des 911 wurde im September 2011 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt vorgestellt. Die Boxster-Baureihe erreichte einen Absatz von 9.421 Einheiten (minus 0,9 Prozent). Auf den Boxster entfielen 5.631 Fahrzeuge, der Absatz des Cayman betrug 3.790 Einheiten.

Im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 30. September 2011 setzte der Volkswagen Konzern insgesamt 6.199.840 Fahrzeuge ab und lag damit 16,0 Prozent über dem Absatz des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw betrug 3.317.158 Fahrzeuge (plus 16,7 Prozent). Die Modelle

Polo, Golf, Tiguan, Touareg, Jetta, Passat Variant, Touran und Sharan wurden besonders stark nachgefragt.

Der Absatz der Marke Audi stieg in diesem Zeitraum gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 17,8 Prozent auf 1.140.123 Einheiten. Die größten Zuwachsraten verzeichneten die Modelle Audi Q5 und Audi Q7. Sehr erfreulich entwickelte sich auch die Nachfrage nach den neuen Modellen Audi A1, Audi A7 Sportback und Audi A8. Die Marke Škoda setzte 511.101 Fahrzeuge ab, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 19,9 Prozent entspricht. Alle Modellreihen der Marke trugen zu diesem Erfolg bei. In den ersten drei Quartalen des Jahres 2011 betrug der Absatz der Marke SEAT 266.537 Fahrzeuge (plus 2,7 Prozent). Die neuen Modelle Ibiza ST und Alhambra erfreuten sich wachsender Beliebtheit. Der Absatz der Marke Bentley stieg in diesem Zeitraum um 51,2 Prozent auf 5.197 Fahrzeuge. Die chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften trugen mit 1.618.500 Fahrzeugen zum Absatz bei (plus 19,0 Prozent).

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte vom 1. Januar bis zum 30. September dieses Jahres 327.929 Einheiten ab (plus 32,4 Prozent). Der Absatz von Scania betrug 58.985 Fahrzeuge, was einen Anstieg von 35,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Auf die Position „Sonstiges“, die im Wesentlichen die Eliminierungen konzerninterner Lieferungen im Volkswagen Konzern beinhaltet, entfallen 1.045.690 Fahrzeuge.

Regionale Unterschiede

In den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahres erreichte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern die größte Absatzsteigerung in der Region Asien/Rest der Welt; der Zuwachs betrug hier 54,2 Prozent auf 31.954 Fahrzeuge. Allein auf den chinesischen Markt entfielen 17.683 abgesetzte Einheiten und damit 81,6 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. In Amerika legte der Absatz um 17,3 Prozent auf 24.839 Fahrzeuge zu; davon entfielen 22.307 Einheiten (plus 15,1 Prozent) auf Nordamerika. Aber auch in Europa insgesamt war die Wachstumsrate im Berichtszeitraum mit plus 10,8 Prozent zweistellig. Der Absatz

belief sich auf 29.079 Fahrzeuge. Auf dem deutschen Markt stieg der Absatz des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 30. September 2011 um 5,3 Prozent auf 10.422 Einheiten.

Der Volkswagen Konzern setzte vom 1. Januar 2011 bis zum 30. September 2011 in der Region Europa/Übrige Märkte 3.052.446 Fahrzeuge ab und lag damit deutlich über dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums, in dem 2.695.311 Fahrzeuge abgesetzt wurden. In Nordamerika stieg der Absatz um 21,0 Prozent auf 481.945 Einheiten. Der Absatz in Südamerika ist im Vergleich zum Vorjahr um 6,3 Prozent angestiegen und lag bei 706.695 Fahrzeugen. Einschließlich der Joint-Ventures in China setzte der Volkswagen Konzern vom 1. Januar 2011 bis zum 30. September 2011 auf den Pkw-Märkten in der Region Asien-Pazifik 1.958.754 Einheiten ab (plus 23,4 Prozent).

Erhöhte Produktion

Die Anzahl produzierter Fahrzeuge stieg im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern im Berichtszeitraum gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 38,1 Prozent auf 93.799 Einheiten. Hiervon entfielen allein 67.432 Neufahrzeuge auf Leipzig. Vom Cayenne liefen in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres in dem sächsischen Werk 46.223 Einheiten und damit 86,0 Prozent mehr vom Band als im Vorjahreszeitraum; beim Panamera betrug der Zuwachs 11,6 Prozent auf 21.209 Fahrzeuge. Im Werk Zuffenhausen wurden im Berichtszeitraum 15.709 Fahrzeuge der Baureihe 911 gefertigt; im Vorjahresvergleich bedeutet dies einen Zuwachs von 5,6 Prozent. Die Produktion der Boxster-Baureihe legte insgesamt um 16,0 Prozent auf 10.658 Fahrzeuge zu; davon entfielen 6.249 Einheiten auf den Boxster und 4.409 Fahrzeuge auf den Cayman. In Finnland wurden 2.015 Fahrzeuge hergestellt.

Der Volkswagen Konzern produzierte in den ersten drei Quartalen des Jahres 2011 weltweit 6.301.072 Fahrzeuge. Dies bedeutet einen Anstieg von 17,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Wiederum neue Arbeitsplätze bei den wesentlichen Beteiligungen geschaffen

Zum 30. September 2011 beschäftigte der Porsche SE Konzern 30 Mitarbeiter. Die Zahl der Mitarbeiter des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns lag am 30. September 2011 mit 14.346 Personen um 9,0 Prozent über dem Stichtagswert zum 31. Dezember 2010 (13.159 Personen). Die Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns umfasste zum 30. September 2011 448.668 Personen. Verglichen mit dem Stand vom 31. Dezember 2010 bedeutet dies ein Anstieg um 12,3 Prozent. Im Inland waren 191.615 Mitarbeiter beschäftigt (plus 5,7 Prozent); ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft betrug 42,7 Prozent.

Erläuterungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage

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 dem Kalenderjahr.

Ertragslage

Der Porsche SE Konzern erzielte im Zeitraum Januar bis September 2011 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von minus 462 Millionen Euro. Die Gesellschaft weist dabei ein positives at Equity Ergebnis in Höhe von 3.423 Millionen Euro aus. 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 minus 3.703 Millionen Euro überkompensiert. Die für die Bewertung der Put- und Call-Optionen maßgeblichen Parameter sind 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.

Die Aktualisierung der Unternehmensplanung der Porsche Zwischenholding GmbH führte bereits in den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2011 zu einer Erhöhung des Unternehmenswerts und damit zu einer ergebnisbelastenden Anpassung der Bewertung der Put- und Call-Optionen.

Da es nach Ansicht der Porsche SE und der Volkswagen AG nicht mehr möglich ist, die Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV zu verwirklichen, war der Bewertung der Put- und Call-Optionen zum 30. September 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 weitere, 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 dieser Zwischenmitteilung).

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 damit auf das Bewertungsergebnis aus.

Die sonstigen betrieblichen Erträge für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2011 enthalten insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen 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 beizulegenden Zeitwert.

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen beläuft sich auf insgesamt 3.423 Millionen Euro und enthält das dem Porsche SE Konzern zuzurechnende laufende Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und des Volkswagen Konzerns, das die beiden Konzerne im Berichtszeitraum erwirtschaftet haben. Die Ergebnisbeiträge beider Beteiligungen umfassen 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 rund 312 Millionen Euro belastet.

Das Finanzergebnis, das primär Darlehenszinsen enthält, beläuft sich im Berichtszeitraum auf minus 158 Millionen Euro.

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme des Porsche SE Konzerns hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2010 von 29.666 Millionen Euro um 2.594 Millionen Euro auf 32.260 Millionen Euro zum 30. September 2011 erhöht.

Die langfristigen Vermögenswerte des Porsche SE Konzerns enthalten im Wesentlichen die at Equity bewerteten Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH sowie der Volkswagen AG. Die at Equity Buchwerte haben sich vor allem aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung beider Beteiligungen erhöht. Die langfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte zum Stichtag betreffen insbesondere 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 311 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.

Das kurzfristige Vermögen umfasst im Wesentlichen die flüssigen Mittel der Porsche SE und ihrer Tochtergesellschaften sowie Ertragsteuerforderungen, welche unter anderem Erstattungsansprüche für Kapitalertragsteuern auf erhaltene Dividenden betreffen.

Trotz eines negativen Konzernergebnisses für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2011 erhöhte sich das Eigenkapital des Porsche SE Konzerns aufgrund der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung auf insgesamt 21.507 Millionen Euro zum 30. September 2011 (31. Dezember 2010: 17.214 Millionen

Euro). Die kurzfristigen Finanzschulden verringerten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2010 um insgesamt 4.968 Millionen Euro auf 1.996 Millionen Euro am Bilanzstichtag. Diese Verminderung ist auf die teilweise Tilgung der in den kurzfristigen Finanzschulden enthaltenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von insgesamt 5.000 Millionen Euro zurückzuführen, welche aus dem Emissionserlös der Kapitalerhöhung im April 2011 sowie weiterer freier Liquidität vorgenommen wurde. Die langfristigen Finanzschulden betreffen wie zum 31. Dezember 2010 Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns in Höhe von 3.880 Millionen Euro. In den langfristigen sonstigen Verbindlichkeiten ist ein negativer beizulegender Zeitwert in Höhe von 4.497 Millionen Euro (31. Dezember 2010: 942 Millionen Euro) für die im Rahmen der GLV vereinbarte Call-Option der Volkswagen AG auf die bei der Porsche SE verbliebenen Anteile an der Porsche Zwischenholding GmbH enthalten.

Aufgrund der im April 2011 durchgeführten Kapitalerhöhung verbesserte sich die Nettoliquidität – das heißt die Flüssigen Mittel vermindert um die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten – des Porsche SE Konzerns zum 30. September 2011 deutlich auf minus 1.506 Millionen Euro (31. Dezember 2010: minus 6.342 Millionen Euro).

Operatives Ergebnis der wesentlichen Beteiligungen

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf das laufende operative Geschäft des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns, der die Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften („Porsche AG Konzern“) umfasst, und des Volkswagen 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 Zeitraum Januar bis September 2011 setzte der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern 85.872 Fahrzeuge ab. Der Umsatz beträgt dabei 7.927 Millionen Euro. Das operative Ergebnis des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns für die ersten neun Monate des Geschäftsjahres 2011 beläuft sich auf 1.505 Millionen Euro. Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern weist damit eine deutlich zweistellige operative Umsatzrendite auf.

Der Volkswagen Konzern setzte im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 30. September 2011 6.199.840 Fahrzeuge ab. Bei Umsatzerlösen in Höhe von 116.279 Millionen Euro in diesem Zeitraum beläuft sich das operative Ergebnis auf 8.977 Millionen Euro.

Attraktive neue Modelle

Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main im September hatte die neue Generation des 911 Carrera¹ ihre Weltpremiere. 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 Kilometer („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.

Unter dem Motto „Zukunft serienmäßig“ präsentierte der Volkswagen Konzern auf der 64. IAA in Frankfurt am Main dem interessierten Publikum zahlreiche faszinierende Modelle und Studien.

Auf dem Messestand der Marke Volkswagen Pkw galt die größte Aufmerksamkeit der Weltpremiere des neuen Kleinen in der Modellpalette: dem up!. Der kompakte Stadtfliker beeindruckt mit maximalem Raum auf minimaler Fläche, Sicherheitsausstattungen wie ESP und City-Notbremsfunktion sowie einer überzeugenden Qualität. Im Zusammenspiel mit seinem schlichten Design vermittelt er Sympathie

¹ Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 24 dieses Berichts.

und Wertigkeit. Moderne Navigations- und Infotainment-Lösungen ergänzen das Fahrzeugkonzept sinnvoll.

Die Marke Audi setzte bereits mit ihrem Messestand ein Highlight in Frankfurt: Der „Audi Ring“ – ein eigens für Audi temporär errichtetes Gebäude – zog mit seiner 400 Meter langen integrierten Teststrecke und dem dazu passenden dynamischen Design die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich. Im Inneren stand vor allem der Audi A2 concept im Mittelpunkt des Interesses. Die Technikstudie ist die Weiterentwicklung des Audi A2 und ermöglicht mit ihrem rein elektrischen Antrieb nachhaltige Mobilität in Megacities. Abgerundet wurde der Auftritt der Marke Audi von den neuen sportlichen Modellen S6², S6 Avant², S7 Sportback² und S8² sowie vom neuen Audi RS5² und dem Motorsportwagen Audi A5 DTM.

Auch bei der Marke Škoda stehen die Zeichen auf Zukunft. Die seriennahe Studie MissionL gab einen Ausblick auf die sechste Baureihe der tschechischen Marke, die die Lücke zwischen den Modellen Fabia und Octavia schließen wird.

Die Marke SEAT setzt mit der Studie IBL die Reihe der auf früheren Messen präsentierten Konzeptfahrzeuge fort und unterstreicht damit erneut das Erscheinungsbild zukünftiger SEAT Modelle. Ebenfalls in Frankfurt zu sehen war die neueste Generation der Exeo Modellreihe.

Bentley stellte die neue Generation des Continental GT Cabriolets¹ vor. Im Vergleich zum Vorgängermodell verleihen schärfer gezeichnete Konturen dem neuen GTC einen zeitgemäßen und selbstbewussten Auftritt. Im handgefertigten Inneren des Viersitzers stehen feinste Materialien und viel Raum für Bentley-typischen Luxus.

Extremer ging es am Messestand von Lamborghini zu. Mit dem Lamborghini Gallardo LP 570-4 Super Trofeo Stradale¹ zeigte die italienische Luxusmarke den Messebesuchern einen auf 150 Exemplare limitierten Supersportwagen, der Rennsportelemente und höchste Automobilbaukunst in sich vereint. Ein V10-

¹ Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 24 dieses Berichts.

² Für dieses Modell sind zurzeit noch keine verbindlichen Verbrauchs- und Emissionsangaben verfügbar.

Motor mit 419 kW (570 PS) beschleunigt das neue Topmodell der Gallardo-Baureihe in nur 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h.

Der neue Multivan BlueMotion¹ war eines der Highlights beim Messeauftritt von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Mit 6,4 Liter Diesel auf 100 km erreicht der Van einen für diese Klasse bisher unvorstellbar niedrigen Verbrauchswert. Weitere Hingucker waren der Amarok mit 8-Gang-Automatikgetriebe² und das Sondermodell Caddy Edition 30, das mit hochwertiger Ausstattung und leistungsstarken Motoren einen Vorgeschmack auf den 30. Geburtstag des Erfolgsmodells im kommenden Jahr gibt.

Emissions- und Verbrauchsangaben

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)
Bentley Continental GTC	423 (575)	25,4	11,4	16,5	384
Lamborghini Gallardo LP 570-4 Super Trofeo Stradale	419 (570)	20,4	9,4	13,5	319
Porsche 911 Carrera	257 (350)	12,8	6,8	9,0	212
Porsche 911 Carrera S	294 (400)	13,8	7,1	9,5	224
Porsche 911 Carrera PDK	257 (350)	11,2	6,5	8,2	194
Porsche 911 Carrera S PDK	294 (400)	12,2	6,7	8,7	205
Volkswagen Multivan BlueMotion	84 (115)	7,6	5,7	6,4	169

¹ Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 24 dieses Berichts.

² Für dieses Modell sind zurzeit noch keine verbindlichen Verbrauchs- und Emissionsangaben verfügbar.

Aktualisierung der Risikoeinschätzung

Chancen und Risiken der Porsche SE

Der Risikobericht des Porsche SE Konzerns im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 ist neben den Ausführungen zum Scheitern der Verschmelzung im Rahmen und Zeitplan der GLV, zur Kapitalerhöhung, zur Rückführung der Verschuldung und Refinanzierung des verbliebenen Konsortialkredits sowie dem aktuellen Stand der Rechtsstreitigkeiten im Kapitel „Wesentliche Ereignisse“ dieser Zwischenmitteilung gegenwärtig im Hinblick auf die Liquiditätsrisiken wie folgt zu aktualisieren:

Der Porsche SE steht nach der vollständigen Rückführung der ersten und der teilweisen Rückführung der zweiten Tranche des bisherigen Konsortialkredits sowie nach der durchgeführten Refinanzierung ein Kreditvolumen von insgesamt bis zu 3,5 Milliarden Euro zur Verfügung, von dem derzeit nominal 2,0 Milliarden Euro genutzt werden. Der neue Kredit 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. Die Liquidität des Porsche SE Konzerns ist damit auch über den 31. Dezember 2012 hinaus gesichert.

Chancen und Risiken im Porsche Zwischenholding GmbH Konzern

Der Risikobericht des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns im Geschäftsbericht der Porsche SE für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 ist gegenwärtig wie folgt zu ergänzen:

In Bezug auf die Naturkatastrophen in Japan und ihre möglichen Folgen geht der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern zum Zeitpunkt der vorliegenden Zwischenmitteilung davon aus, dass, wenngleich einzelne Effekte nicht ausgeschlossen werden können, die Auswirkungen daraus für den Konzern begrenzt bleiben.

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.

Chancen und Risiken im Volkswagen Konzern

Gegenüber der Darstellung im Prognosebericht des Geschäftsberichts der Porsche SE für das Rumpfgeschäftsjahr 2010 ergab sich keine wesentliche Veränderung der Chancensituation des Volkswagen Konzerns. In Bezug auf die Naturkatastrophen in Japan und ihre möglichen Folgen ist inzwischen eine höhere Beurteilungssicherheit gegeben. Deshalb geht der Volkswagen Konzern davon aus, dass Auswirkungen daraus begrenzt bleiben, wenngleich einzelne Effekte nicht ausgeschlossen werden können.

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, hat Klage auf an sie vermeintlich abgetretenen Schadensersatz in Höhe von ca. 1,1 Milliarden Euro gegenüber der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, und der Volkswagen AG erhoben. Diese Ansprüche würden auf vermeintlichen Verstößen der Beklagten gegen kapitalmarktrechtliche Vorschriften beim Erwerb von Volkswagen Aktien durch Porsche im Jahr 2008 beruhen. Volkswagen hält die Klage für unberechtigt und hat diese Ansprüche zurückgewiesen.

Ausblick

Voraussichtliche Entwicklung der wesentlichen Beteiligungen

Der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern geht davon aus, dass Umsatz und Absatz im Geschäftsjahr 2011 im Vergleich zum Kalenderjahr 2010 weiter zulegen werden. Dieses Wachstum dürfte von der anhaltend starken Nachfrage nach Porsche Fahrzeugen in China und anderen sich entwickelnden Märkten getragen werden. Zudem geht der Porsche Zwischenholding GmbH Konzern aufgrund seiner attraktiven Angebotspalette auch in den Stammmärkten Europa und Nordamerika von einer weiter steigenden Nachfrage aus.

Diese Entwicklung sowie die hohe Wettbewerbsfähigkeit des Porsche Zwischenholding GmbH Konzerns und der Marke Porsche dürften sich im laufenden Geschäftsjahr 2011 positiv im Umsatz und im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit niederschlagen. Zudem strebt der Konzern für die kommenden beiden Jahre eine Erhöhung des Absatzes und des Umsatzes sowie weiterhin eine zweistellige operative Umsatzrendite an. Die Entwicklung der weltweiten staatlichen Verschuldungssituation und die Maßnahmen zur Stabilisierung des europäischen Wirtschafts- und Währungsraums, sowie potentielle Auswirkungen auf die Konjunktursituation werden vom Porsche Zwischenholding GmbH Konzern kontinuierlich überwacht. Aktuell liegen jedoch keine Erkenntnisse vor, die einer weiteren positiven wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns entgegenstehen.

Der Volkswagen Konzern erwartet auch in den letzten Monaten des Jahres 2011 auf den weltweiten Automobilmärkten eine uneinheitliche Entwicklung. Die angespannte Schuldensituation einiger Euro-Mitgliedstaaten und das Ende der Förderprogramme werden die Nachfrage nach Neufahrzeugen in vielen Ländern Westeuropas belasten. In Zentral- und Osteuropa rechnet Volkswagen dagegen mit steigenden Fahrzeugverkäufen. Die strategisch wichtigen Märkte in China und Indien werden ihre positive Entwicklung fortsetzen und auch auf den nord- und südamerikanischen Märkten geht der Volkswagen Konzern von einem

Wachstum der Neuzulassungen aus. Insgesamt wird die weltweite Pkw-Nachfrage des Jahres 2011 voraussichtlich über dem Niveau von 2010 liegen.

Das einzigartige Markenportfolio und die stetig wachsende Präsenz in allen wichtigen Regionen der Welt sind zentrale Wettbewerbsvorteile für den Volkswagen Konzern. Dank seiner Technologie- und Designkompetenz verfügt der Volkswagen Konzern über eine vielfältige, attraktive und umweltfreundliche Produktpalette, die allen Kundenwünschen und -anforderungen gerecht wird. Zudem wird sich das modulare Baukastensystem, das fortlaufend optimiert wird, zunehmend positiv auf die Kostenstruktur des Konzerns auswirken. Auch in den verbleibenden Monaten des Jahres 2011 werden die Marken des Volkswagen Konzerns faszinierende neue Modelle auf den Markt bringen und damit die starke Position des Volkswagen Konzerns auf den Weltmärkten weiter ausbauen. Für die Auslieferungen an Kunden wird deshalb im Gesamtjahr eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr erwartet.

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

Voraussichtliche Entwicklung des Porsche SE Konzerns

Das Ergebnis des Porsche SE Konzerns ist maßgeblich abhängig von der Ergebnissituation und damit von den der Porsche SE zuzurechnenden at Equity Ergebnissen der wesentlichen Beteiligungen an der Porsche Zwischenholding GmbH und der Volkswagen AG sowie von einem 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.

Die Porsche SE geht vor dem Hintergrund der positiven Erwartungen ihrer wesentlichen Beteiligungen zur zukünftigen Entwicklung weiter von einer positiven Entwicklung der ihr zuzurechnenden at Equity Ergebnisse im Geschäftsjahr 2011 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. Nach der teilweisen Rückführung des bisherigen Konsortialkredits sind die hieraus resultierenden Zinsaufwendungen deutlich gesunken. Die im Oktober 2011 durchgeführte Refinanzierung wird zukünftig zu einer weiteren Verringerung der Zinsaufwendungen der Porsche SE führen. Hingegen ist nicht auszuschließen, dass der oben genannte, nicht liquiditätswirksame Sondereffekt das Konzernergebnis der Porsche SE im Geschäftsjahr 2011 weiter negativ beeinflussen wird.

Trotz der positiven Entwicklung der Ergebnisbeiträge der wesentlichen Beteiligungen hat der 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 bei der Porsche SE in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2011 zu einem negativen Konzernergebnis nach Steuern geführt (wir verweisen auch auf unsere Ausführungen im Kapitel „Erläuterungen zur Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage“).

Die Höhe der ergebniswirksamen, jedoch nicht liquiditätswirksamen Anpassung der Bewertung der Put- und Call-Optionen zum Ende des Geschäftsjahres 2011 und damit die Höhe des Sondereffekts im gesamten Geschäftsjahr 2011 kann zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Zwischenmitteilung 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.

Die Entwicklung der Faktoren zum 31. Dezember 2011, die der Bewertung der Put- und Call-Optionen zugrunde liegen, ist unsicher und die Höhe des daraus resultierenden, nicht liquiditätswirksamen Sondereffekts auf das Konzernergebnis schwer vorhersagbar. Trotz einer weiter positiv erwarteten Ergebnisentwicklung der wesentlichen Beteiligungen ist es nach dem heutigen Kenntnisstand nicht auszuschließen, dass die Porsche SE insgesamt ein negatives Konzernergebnis nach Steuern erzielen wird.

Auch wenn es nach Ansicht der Porsche SE und der Volkswagen AG nicht mehr möglich ist, die Verschmelzung 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“). Beide Unternehmen prüfen, ob hierfür Alternativen zu den in der GLV vorgesehenen Maßnahmen zur Verfügung stehen.

PORSCHE AUTOMOBIL HOLDING SE

Porsche Zwischenholding GmbH Konzern in Zahlen

		2011 (Jan. – Sept.)	2010 (Jan. – Sept.)	Veränderung in Prozent
Absatz (Neufahrzeuge)	Fahrzeuge	85.872	68.133	+ 26,0
911		13.777	15.714	– 12,3
Boxster/Cayman		9.421	9.504	– 0,9
Cayenne		43.924	25.235	+ 74,1
Panamera		18.750	17.680	+ 6,1
Regionen	Fahrzeuge	85.872	68.133	+ 26,0
Europa		29.079	26.239	+ 10,8
<i>davon Deutschland</i>		10.422	9.899	+ 5,3
Asien/Rest der Welt		31.954	20.721	+ 54,2
Amerika		24.839	21.173	+ 17,3
<i>davon Nordamerika</i>		22.307	19.386	+ 15,1
Produktion	Fahrzeuge	93.799	67.917	+ 38,1
911		15.709	14.879	+ 5,6
Boxster/Cayman		10.658	9.185	+ 16,0
Cayenne		46.223	24.851	+ 86,0
Panamera		21.209	19.002	+ 11,6
Mitarbeiter (30. September 2011 bzw. 31. Dezember 2010)		14.346	13.159	+ 9,0

Volkswagen Konzern in Zahlen

		2011 (Jan. –Sept.)	2010 (Jan. – Sept.)	Veränderung in Prozent
Absatz (Neufahrzeuge)	Fahrzeuge	6.199.840	5.345.229	+ 16,0
	VW Pkw	3.317.158	2.842.698	+ 16,7
	Audi	1.140.123	968.223	+ 17,8
	Škoda	511.101	426.288	+ 19,9
	SEAT	266.537	259.629	+ 2,7
	Bentley	5.197	3.437	+ 51,2
	VW Nutzfahrzeuge	327.929	247.766	+ 32,4
	Scania	58.985	43.549	+ 35,4
	VW China	1.618.500	1.359.664	+ 19,0
	Sonstiges*	- 1.045.690	- 806.025	-
Regionen	Fahrzeuge	6.199.840	5.345.229	+ 16,0
	Europa/Übrige Märkte	3.052.446	2.695.311	+ 13,3
	Nordamerika	481.945	398.352	+ 21,0
	Südamerika	706.695	664.593	+ 6,3
	Asien/Pazifik	1.958.754	1.586.973	+ 23,4
Produktion	Fahrzeuge	6.301.072	5.347.680	+ 17,8
Mitarbeiter (30. September 2011 bzw. 31. Dezember 2010)		448.668	399.381	+ 12,3

* Eliminierung konzerninterner Lieferungen