

## Zwischenmitteilung

Bericht über die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2009/10

Die vorliegende Zwischenmitteilung der Porsche Automobil Holding SE („Porsche SE“) bezieht sich maßgeblich auf den Geschäftsverlauf in den ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2009/10 und enthält Informationen über den Zeitraum vom 1. August 2009 bis zum 18. Dezember 2009. Für die Zahlen zum 31. Oktober 2009 wurden die Vergleichszahlen des Vorjahres (Bericht über die ersten vier Monate des Geschäftsjahres 2008/09 von 1. August 2008 bis 30. November 2008) an den veränderten Stichtag zum 31. Oktober 2008 angepasst, um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Die Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, („Volkswagen AG“, „Volkswagen“ oder „VW“) und ihre Tochtergesellschaften („Volkswagen-Teilkonzern“ oder „Teilkonzern Volkswagen“) werden in die vorliegende Zwischenmitteilung mit der Gewinn- und Verlustrechnung für den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 30. September 2009 und mit Bilanzwerten zum 30. September 2009 einbezogen. Auch die Effekte aus der Fortführung der im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckten stillen Reserven und Lasten sowie die in dieser Zwischenmitteilung veröffentlichten Absatz- und Produktionszahlen beziehen sich auf diesen Zeitraum.

Unter Kaufpreisallokation ist die umfassende Neubewertung aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Teilkonzerns Volkswagen und der Vergleich der ermittelten Werte mit dem zum Erwerb der VW-Aktien aufgewendeten Kaufpreis zur Bestimmung eines Geschäfts- oder Firmenwertes zu verstehen. Sie ist zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Zwischenmitteilung vollständig abgeschlossen. Die endgültigen Werte der aufgedeckten stillen Reserven und Lasten wurden nach dem Abschluss der Kaufpreisallokation rückwirkend zum 5. Januar 2009 in den Konzernabschluss der Porsche SE übernommen. Anpassungen gegenüber den im Konzernabschluss der Porsche SE zum 31. Juli 2009 enthaltenen Werten ergaben sich nicht.

## **Wesentliche Ereignisse der Berichtsperiode**

### Erweiterung des Vorstandes der Porsche SE

Prof. Dr. Martin Winterkorn, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, und Hans Dieter Pötsch, Vorstand für Finanzen und Controlling der Volkswagen AG, traten mit Wirkung zum 25. November 2009 zusätzlich zu ihren Funktionen bei Volkswagen in den Vorstand der Porsche SE ein. Prof. Winterkorn übernahm den Vorsitz des Gremiums, Herr Pötsch nimmt die Position des Finanzvorstandes ein. Der

Amtsantritt beider Herren bei Porsche erfolgte, nachdem die Aufsichtsräte beider Unternehmen den Durchführungsverträgen zur Grundlagenvereinbarung („GLV“) über die Schaffung des integrierten Automobilkonzerns von Porsche und Volkswagen zugestimmt haben.

## Grundlagenvereinbarung für integrierten Automobilkonzern

Im November 2009 haben die Porsche SE und die Volkswagen AG auf der Basis der Grundlagenvereinbarung die ersten Schritte zur Schaffung eines integrierten Automobilkonzerns realisiert.

So wurde das operative Porsche-Geschäft in eine (neue) Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“) eingebracht, an der sich Volkswagen über eine gemeinsame Zwischenholding (Porsche Zwischenholding GmbH) auf der Basis eines Unternehmenswerts von 12,4 Milliarden Euro im Wege einer Kapitalerhöhung mit 49,9 Prozent beteiligt hat. Im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung sind der Porsche SE liquide Mittel von ca. 3,9 Milliarden Euro zugeflossen, die im Wesentlichen zur Schuldentilgung verwandt worden sind. Bezüglich der verbleibenden 50,1 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH haben sich die Porsche SE und die Volkswagen AG wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Diese Optionen sind zu festgelegten Perioden im Zeitraum bis zum 31. Januar 2015 ausübbar für den Fall, dass es nicht zu einer Verschmelzung von Porsche und VW kommen sollte.

Entsprechend der Grundlagenvereinbarung hat die Porsche SE in der Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft neben der Schaffung einer Sperrminorität von 20 Prozent und von Entsenderechten für das Land Niedersachsen für die Ermächtigung zur Ausgabe von bis zu 135 Millionen neuen Vorzugsaktien mit Bezugsrecht für alle Aktionäre der Volkswagen AG gestimmt, um auf diese Weise den Grundstein für eine solide Finanzierungsstruktur des integrierten Automobilkonzerns zu legen. Das Entsenderecht räumt dem Bundesland das Recht ein, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange ihm mittelbar oder unmittelbar mindestens 15 Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG gehören.

Schließlich hat die Volkswagen AG den Gesellschaftern der Porsche Gesellschaft m.b.H, Salzburg, das Recht zur Veräußerung des operativen Vertriebsgeschäfts dieser Gesellschaft eingeräumt.

Als nächster Schritt soll sich im 1. Halbjahr 2011 eine Kapitalerhöhung bei der Porsche SE zur Fortsetzung der Schuldenreduktion und zur Vorbereitung einer Verschmelzung mit Volkswagen anschließen. Die Familien Porsche und Piëch haben sich gegenüber der Porsche SE zur Zeichnung dieser Kapitalerhöhung bis zu einem Betrag von 2,5 Milliarden Euro verpflichtet.

Der Schlussstein zur Schaffung des integrierten Automobilkonzerns, die Verschmelzung der Porsche SE mit der Volkswagen AG, wird für das Jahr 2011 angestrebt.

Die Zusammenführung von Volkswagen und Porsche zu einem Konzern mit zehn starken Marken folgt einer überzeugenden strategischen, industriellen und finanziellen Logik. Der integrierte Konzern wird in Zukunft erhebliche zusätzliche Wachstumspotenziale realisieren.

Die Aufnahme des Entsendungsrechts in die Satzung der Volkswagen AG steht einer weiteren Einbeziehung des Volkswagen Teilkonzerns in den Konzernabschluss der Porsche SE im Wege der Vollkonsolidierung entgegen. Die daher erforderliche Entkonsolidierung wirkt sich nicht auf die Liquiditätssituation, jedoch nachhaltig auf den Konzernabschluss der Porsche SE aus. Die Volkswagen AG wird zukünftig wieder als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen, wobei der Bilanzansatz, in Übereinstimmung mit geltenden internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS), auf der Basis des zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung maßgeblichen Kurses der Stammaktie der Volkswagen AG erfolgt. Das bedeutet, dass sich aufgrund der Entkonsolidierung ein deutlicher Verlust ergeben wird.

Geschmälert wird dieser Verlust einerseits durch ein positives Ergebnis, das aus der erneuten Einbeziehung der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss der Porsche SE resultiert. Darüber hinaus wird sich auch aus der Entkonsolidierung des Porsche Teilkonzerns ein positiver Effekt ergeben.

Diese Entkonsolidierung wurde erforderlich, nachdem sich die Volkswagen AG am 7. Dezember 2009 mit 49,9 Prozent an der Porsche Zwischenholding GmbH beteiligt hatte. Im Zuge der 49,9-Prozent-Beteiligung verliert die Porsche SE die alleinige Kontrolle an der Porsche AG. Diese strukturellen Veränderungen im Porsche SE Konzernabschluss werden im Saldo zu einem Verlust im niedrigen einstelligen Milliarden Euro-Bereich führen.

## Strategischer Investor Qatar

Bereits am 14. August 2009 hatte die Porsche SE mit der Veräußerung eines wesentlichen Teils der auf Barausgleich gerichteten Optionen auf Aktien der Volkswagen AG an die Qatar Holding LLC eine weitere Voraussetzung für den integrierten Automobilkonzern erfüllt. Mit der Transaktion wurden für die Porsche SE liquide Mittel in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro verfügbar, die bisher als Sicherheit für die Optionsstruktur dienten. Parallel dazu hat die Qatar Holding LLC 10 Prozent der Stammaktien an der Porsche SE erworben und sich mit 265 Millionen Euro an dem bisherigen syndizierten Kredit der Porsche SE beteiligt, der im November 2009 durch eine neue Finanzierung abgelöst wurde. Auch an dieser ist die Qatar Holding LLC beteiligt,

Die Porsche SE plant, auch die restlichen noch gehaltenen auf Barausgleich gerichteten Optionen auf rund drei Prozent der VW-Stammaktien zu veräußern.

## Abschluss der Gespräche mit Konsortialbanken

Parallel zu den ersten Schritten zur Umsetzung der Grundlagenvereinbarung wurden im November 2009 die Finanzierungen der Porsche SE und der neuen Porsche AG unter Ablösung der bisherigen Kredite mit dem Abschluss zweier neuer Konsortialkredite jeweils auf eigene Beine gestellt.

Für die Porsche SE beträgt der Gesamtkreditrahmen nunmehr 8,5 Milliarden Euro aufgeteilt in eine Tranche von 2,5 Milliarden Euro mit einer Laufzeit bis zum 30. Juni 2011 und in zwei weitere Tranchen mit Laufzeiten bis zum 31. Dezember 2012.

Ende November 2009 konnte ebenfalls eine neue operative Kreditlinie für die Porsche AG mit einem Bankenkonsortium abgeschlossen werden. Die revolvingende

Linie von bis zu 2,5 Milliarden Euro wird genutzt, um bestehende Kreditlinien der Porsche AG zu ersetzen und einen ausreichenden Finanzierungsspielraum für die operative Geschäftsentwicklung bis zum 31. Dezember 2012 sicher zu stellen.

## Staatsanwaltliche Ermittlungen

Die Staatsanwaltschaft ermittelt gegen die ehemaligen Vorstandsmitglieder Dr. Wendelin Wiedeking und Holger P. Härter wegen des Verdachts der Kursmanipulation, der verspäteten Veröffentlichung einer Ad hoc-Mitteilung und der unbefugten Weitergabe einer Insiderinformation in einem Fall. Die Gesellschaft hat diese Sachverhalte in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht geprüft und hierzu insbesondere Gutachten von zwei Universitätsprofessoren mit besonderer Expertise im Kapitalmarktrecht eingeholt. Die Prüfungen und die Gutachten kommen zu dem Ergebnis, dass keine Rechtsverstöße vorliegen. Die Porsche SE kooperiert mit der zuständigen Staatsanwaltschaft in vollem Umfang, um zu einer schnellstmöglichen Aufklärung der Vorwürfe beizutragen.

## Rückkauf Hybridanleihe

Im Geschäftsjahr 2008/09 hatte der Porsche-Konzern vereinbart, einen Teil der im Dezember 2007 (mit einem Nennwert in Höhe von insgesamt 1,0 Milliarden Euro) begebenen Hybridanleihe zurückzukaufen. Porsche hatte unter attraktiven Bedingungen einen Teil der im Rahmen einer Privatplatzierung begebenen Hybridanleihe zurückgezahlt. Der Rückkauf, der am 31. August 2009 durchgeführt wurde, führte zu einem Zahlungsmittelabfluss in Höhe von 0,5 Milliarden Euro.

## Verkaufsoptionen auf LeasePlan Anteile

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

übernehmenden Anteile an einen neuen Co-Investor bedarf noch der Zustimmung von Aufsichtsbehörden.

## Energiepartnerschaft mit LichtBlick unterzeichnet

Der Teilkonzern Volkswagen und das Energieunternehmen LichtBlick gehen gemeinsam neue Wege beim Thema intelligente Energieversorgung. In einer weltweit exklusiven Partnerschaft fertigt Volkswagen die hocheffizienten Blockheizkraftwerke „EcoBlue“, die von modernen Erdgasmotoren angetrieben werden. Diese werden dann von LichtBlick als „ZuhauseKraftwerke“ vertrieben und untereinander zu einem virtuellen Großkraftwerk vernetzt. Sie erzeugen Strom, der in das öffentliche Netz eingespeist wird. Die dabei entstehende Wärme wird gespeichert und im Haushalt zur Versorgung mit Warmwasser und Heizenergie verwendet. Die effiziente Motorentechnologie von Volkswagen macht es möglich, dass die EcoBlue-Kraftwerke gegenüber der herkömmlichen Strom- und Wärmeerzeugung bis zu 60 Prozent weniger CO<sub>2</sub> verursachen. Darüber hinaus trägt die Partnerschaft zur Beschäftigungssicherung im Volkswagen Motorenwerk Salzgitter und an weiteren Konzernstandorten bei.

## Automobilfertigung am Karmann-Standort Osnabrück

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat in seiner Sitzung am 20. November 2009 dem Erwerb von Maschinen, Anlagen und Grundstücken der Karmann Besitzgesellschaft am Standort Osnabrück zugestimmt. Volkswagen wird die Fahrzeugproduktion in Osnabrück im Jahr 2011 neu beginnen. Hierzu werden nach aktuellen Planungen bis 2014 über 1.000 Arbeitsplätze aufgebaut. Kurzfristig werden bereits im kommenden Jahr rund 200 Spezialisten zum Anlauf und zum Projektstart benötigt.

## Volkswagen und Suzuki vereinbaren umfassende Partnerschaft

Die Volkswagen AG und die Suzuki Motor Corporation gehen eine enge und langfristige strategische Partnerschaft ein. Eine entsprechende Rahmenvereinbarung wurde am 9. Dezember 2009 von Vertretern beider Unternehmen in Tokio unterzeichnet. Als Basis für diese strategische Zusammenarbeit wird Volkswagen 19,9 Prozent Suzuki-Aktien erwerben. Die Transaktion unterliegt der Zustimmung der zuständigen Behörden. Das Closing wird im Januar 2010 erwartet. Im Gegenzug

beabsichtigt Suzuki, bis zur Hälfte des erhaltenen Kaufpreises in Volkswagen-Aktien zu investieren.

## **Geschäftsverlauf**

### Im allgemeinen Abwärtstrend

Auch in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres 2009/10 konnte sich der Porsche-Konzern (Porsche SE und ihre Tochtergesellschaften) dem allgemeinen Abwärtstrend, der die weltweite Automobilindustrie erfasst hat, teilweise nicht entziehen. Insgesamt setzte der Porsche-Konzern 1.619.768 Fahrzeuge ab.

Der Absatz des Porsche-Teilkonzerns (Porsche AG und ihre Tochtergesellschaften) ging im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 39,6 Prozent auf 11.385 Fahrzeuge zurück. Von den einzelnen Baureihen kam der Panamera in den ersten Monaten, in denen die neue Baureihe im Verkauf war, bereits auf 2.973 Fahrzeuge. Damit schob sich der Gran Turismo auf Anhieb auf Rang zwei unter den Porsche-Baureihen. Vorn liegt der Cayenne, der 4.095 abgesetzte Fahrzeuge und damit ein Minus von 57,4 Prozent erzielte. Der 911 erreichte im Zeitraum vom 1. August 2009 bis zum 31. Oktober 2009 bei einem Absatzrückgang von 64,2 Prozent 2.600 Einheiten. Der Absatz der Boxster-Baureihe einschließlich der Cayman-Modelle sank um 13,5 Prozent auf 1.717 Fahrzeuge.

Im Teilkonzern Volkswagen setzte die Marke Volkswagen Pkw im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2009/10 891.335 Fahrzeuge ab. Die Nachfrage nach den Modellen Fox, Gol, Golf und Tiguan entwickelte sich positiv. Darüber hinaus wurden die neuen Modelle Scirocco und Passat CC verstärkt nachgefragt.

Der Absatz der Marke Audi lag in diesem Zeitraum bei 285.044 Einheiten. Erfreuliche Absatzzahlen wiesen die Modelle der Baureihe Audi A5 sowie der Audi A3 Sportback auf. Auch der neue Audi Q5 leistete mit einer überaus positiven Marktresonanz einen wesentlichen Beitrag zum Absatz der Marke Audi.

Die Marke Škoda setzte von Juli bis September dieses Jahres 146.281 Fahrzeuge ab. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Fabia und Superb. Der neue Škoda Yeti wurde positiv im Markt aufgenommen. Die nochmals verschärfte Situation auf



dem spanischen Pkw-Markt belastete die Absatzentwicklung der Marke SEAT. Im ersten Quartal 2009/10 betrug der Absatz 76.638 Fahrzeuge. Die Modelle Exeo und Ibiza wiesen eine erfreuliche Nachfrage auf. Die Marke Bentley konnte sich den deutlichen Absatzeinbrüchen im Luxussegment nicht entziehen, der Absatz im ersten Quartal beläuft sich auf 957 Fahrzeuge. Die chinesischen Joint-Venture trugen mit 378.871 Fahrzeugen zum Absatz bei.

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte im ersten Quartal 2009/10 69.048 Einheiten ab. Der Absatz von Scania betrug 9.023 Fahrzeuge. Auf die Position „Sonstiges“, die im Wesentlichen die Eliminierung konzerninterner Lieferungen im Volkswagen-Teilkonzern enthält, entfallen 248.814 Fahrzeuge.

## Weltweite Flaute

Der Blick auf die weltweite Absatzverteilung verdeutlicht, dass nur wenige Regionen von dem starken Rückgang auf den Automobilmärkten rund um den Erdball verschont blieben.

In Deutschland nahm der Absatz des Teilkonzerns Porsche vom 1. August 2009 bis zum 31. Oktober 2009 um 33,7 Prozent auf 1.544 Einheiten ab, in Nordamerika betrug der Rückgang mit 3.995 verkauften Fahrzeugen 50,7 Prozent. In den anderen Weltregionen erreichte der Porsche-Teilkonzern in den ersten drei Monaten des laufenden Geschäftsjahres 5.846 Einheiten und damit 30,7 Prozent weniger als im Jahr zuvor.

Der Volkswagen-Teilkonzern setzte im ersten Quartal 2009/10 in der Region Europa/Übrige Märkte 833.214 Fahrzeuge ab. In Nordamerika lag der Absatz bei 113.342 Einheiten. Der Absatz in Südamerika lag im ersten Quartal 2009/10 bei 222.174 Fahrzeugen und war beeinflusst durch den Wegfall des brasilianischen Nutzfahrzeuggeschäfts. Einschließlich der Joint-Ventures in China setzte der Volkswagen-Teilkonzern in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 auf den Pkw-Märkten in Asien-Pazifik 439.654 Einheiten ab.

## Produktion an Verkäufe angepasst

Das schwierige Marktumfeld führte zu einer Verringerung der Produktion des Porsche-Konzerns. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 1.558.804 Fahrzeuge hergestellt.

Der Teilkonzern Porsche nahm die Produktion um 11,9 Prozent zurück. Insgesamt rollten vom 1. August 2009 bis zum 31. Oktober 2009 an den drei Produktionsstandorten von Porsche 20.009 Fahrzeuge von den Bändern. In Leipzig wurden mit 8.160 Einheiten der Baureihe Cayenne 32,6 Prozent weniger Fahrzeuge gefertigt als im Vergleichszeitraum des vorangegangenen Geschäftsjahres. Der neue Panamera, dessen Verkauf im September 2009 startete, lief 5.205 Mal vom Band. Im Werk Zuffenhausen machte der Rückgang beim Elfer 49,0 Prozent auf 4.197 Einheiten aus. Die Produktion der Boxster-Baureihe nahm insgesamt um 5,9 Prozent auf 2.447 Einheiten zu. In Finnland sank die Anzahl hergestellter Fahrzeuge um 28,1 Prozent auf 1.662 Einheiten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Boxster-Modelle seit Februar 2009 teilweise in Zuffenhausen gefertigt werden.

Der Volkswagen-Teilkonzern produzierte in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 1.538.795 Fahrzeuge. Der Anteil der im Inland gefertigten Fahrzeuge betrug dabei 31,7 Prozent. Das Produktionsvolumen wurde an die aktuelle Marktsituation angepasst und trug zu einer Verminderung der Lagerbestände und zu einer Verbesserung des Working Capital bei.

Im Werk Zuffenhausen der Porsche AG wird die Kurzarbeit, die im Zeitraum von September bis Dezember 2009 insgesamt 18 Tage umfasste, verlängert. Rund 2.300 Mitarbeiter der Sportwagenproduktion werden bis Ende März 2010 an weiteren 16 Tagen nicht arbeiten. Dank flexibler Arbeitszeitmodelle war es der Porsche AG in den letzten Jahren gelungen, Absatzschwankungen in der Produktion auszugleichen. Im Herbst 2009 hatten die Arbeitszeitkonten jedoch eine Untergrenze erreicht, so dass Vorstand und Betriebsrat beschlossen haben, Kurzarbeit anzumelden.

## **Entwicklung der Beschäftigtenzahl**

Der Porsche-Konzern beschäftigte am 31. Oktober 2009 insgesamt 379.750 Mitarbeiter.

Trotz der Absatzkrise der gesamten Automobilbranche auf den weltweiten Märkten konnte der Porsche-Konzern auch in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 weitere Arbeitsplätze schaffen. Die Zahl der Mitarbeiter, ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen, lag zum 31. Oktober 2009 mit 12.700 Personen um 0,4 Prozent über dem Wert vom 31. Juli 2009, dem letzten Tag des Geschäftsjahres 2008/09.

Der Volkswagen-Teilkonzern beschäftigte am Ende des dritten Quartals dieses Kalenderjahres 349.346 aktive Mitarbeiter; in der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 7.767 Mitarbeiter. Darüber hinaus standen 9.937 Personen in einem Ausbildungsverhältnis. Am 30. September 2009 belief sich die Mitarbeiterzahl des Volkswagen-Teilkonzerns insgesamt auf 367.050 Personen (nach 363.307 Mitarbeitern zum 30. Juni 2009).

## **Erläuterungen zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage**

### Umsatzentwicklung

Der Porsche-Konzern erwirtschaftete in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 Umsatzerlöse in Höhe von 26,8 Milliarden Euro. Der Anstieg um 25,2 Milliarden Euro im Vergleich zum Vorjahr ist auf die Vollkonsolidierung von Volkswagen seit dem 5. Januar 2009 zurückzuführen.

Der Umsatz des Porsche-Konzerns ohne Berücksichtigung des Teilkonzerns Volkswagen litt weiterhin unter den Auswirkungen der allgemeinen Wirtschafts- und Finanzkrise und nahm um 30,5 Prozent auf 1,1 Milliarden Euro ab.

Der Volkswagen-Teilkonzern erwirtschaftete in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 – vor Eliminierung von Transaktionen mit dem Teilkonzern Porsche in Höhe von 0,2 Milliarden Euro sowie Effekten aus der Fortentwicklung der Kaufpreisallokation in Höhe von 0,1 Milliarden Euro – einen Gesamtumsatz in Höhe von 26,0 Milliarden Euro. Vom Gesamtumsatz entfiel auf den Konzernbereich

Automobile ein Umsatz von 23,1 Milliarden Euro. Da die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen „at Equity“ bilanziert werden, schlägt sich die positive Entwicklung der Verkäufe auf dem Pkw-Markt in China nur in Form von Zulieferungen von Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Volkswagen-Teilkonzerns nieder. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erzielte im ersten Quartal 2009/10 einen Umsatz von 2,9 Milliarden Euro.

## Deutlicher Ergebnismrückgang

Das Ergebnis vor Steuern hat sich in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum von 3,2 Milliarden Euro auf minus 0,4 Milliarden Euro verringert.

Im Porsche-Konzern ohne Berücksichtigung des Volkswagen-Teilkonzerns lag das Ergebnis dabei, ebenso wie der Umsatz und der Absatz, in den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2009/10 unter dem Vorjahresniveau. Das Ergebnis vor Steuern, welches im Vorjahr maßgeblich durch die Ergebnisse aus den zu Beginn des laufenden Geschäftsjahres verkauften auf Barausgleich gerichteten Optionen auf Aktien der Volkswagen AG positiv beeinflusst wurde, hat sich für die ersten drei Monate des Geschäftsjahres 2009/10 von 3,2 Milliarden Euro auf minus 0,2 Milliarden Euro vermindert.

Trotz hoher Kostendisziplin verminderte sich das operative Ergebnis des Volkswagen-Teilkonzerns im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2009/10 deutlich. Dies resultierte vor allem aus dem rückläufigen Absatzgeschäft. Belastend wirkte sich hierbei vor allem eine Verschiebung des Absatzvolumens in die unteren Fahrzeugsegmente, insbesondere in Deutschland und Brasilien, aus. Insgesamt konnte der Teilkonzern Volkswagen im Zeitraum Juli bis September ein positives Ergebnis vor Steuern in Höhe von 0,3 Milliarden Euro erzielen.

Die Folgewirkungen aus der Kaufpreisallokation, das heißt die planmäßige Abschreibung und die Abwicklung der vor allem im Anlage- und im Vorratsvermögen aufgedeckten stillen Reserven, haben das Ergebnis vor Steuern des Porsche-Konzerns in einer Größenordnung von rund 0,5 Milliarden Euro belastet.

## Vermögens- und Finanzlage

Seit Überschreiten der Stimmrechtsgrenze von 50 Prozent am 5. Januar 2009 wird der Volkswagen-Konzern im Wege der Vollkonsolidierung in den Konzernabschluss der Porsche SE einbezogen. Aufgrund dieser Einbeziehung hat sich die Bilanzsumme des Porsche-Konzerns im Geschäftsjahr 2008/09 deutlich erhöht.

Das Anlagevermögen des Porsche-Konzerns ohne Berücksichtigung des Volkswagen-Teilkonzerns ist im Vergleich zum 31. Juli 2009 annähernd gleich geblieben, während das Umlaufvermögen leicht zurückging. Rückläufig entwickelt haben sich vor allem die sonstigen Vermögenswerte und die flüssigen Mittel.

Die aufgrund der Kaufpreisallokation rückwirkend auf den 5. Januar 2009 erfolgte Anpassung der Vermögenswerte und Schulden des Teilkonzerns Volkswagen um aufgedeckte stille Reserven und Lasten hat die der Porsche SE zuzurechnenden Werte für das Anlage- und Umlaufvermögen von Volkswagen erhöht.

Vor Berücksichtigung dieser Anpassungen der Buchwerte des Volkswagen-Teilkonzerns hat sich das Vermögen des Teilkonzerns-Volkswagen gegenüber dem 30. Juni 2009 gering verändert. Insbesondere die Finanzanlagen und sonstigen finanziellen Vermögenswerte (einschließlich at Equity bewerteter Anteile und latenter Steuern) haben sich erhöht. Auch das immaterielle Vermögen und das Sachanlagevermögen des Teilkonzerns Volkswagen sowie Zahlungsmittel und Wertpapiere erhöhten sich geringfügig. Ein weiterer Vorratsabbau sowie geringere Forderungen aus Finanzdienstleistungen wirkten dieser Erhöhung entgegen. Auf der Passivseite haben sich insbesondere die langfristigen Anleihen und Schuldverschreibungen reduziert. Gegenläufig entwickelten sich die kurzfristigen Anleihen und Schuldverschreibungen.

Die Nettoliquidität des Porsche-Konzerns – also die Bruttoliquidität vermindert um die Finanzschulden ohne Finanzdienstleistungsgeschäft – ist leicht positiv. Die Nettoliquidität von Porsche ohne Berücksichtigung von Volkswagen, die sich zum 31. Juli 2009 auf minus 11,4 Milliarden Euro belief, verbesserte sich durch die im Rahmen der Beteiligung der Volkswagen AG an der neu gegründeten Porsche Zwi-

schenholding GmbH zugeflossenen Mittel in Höhe von 3,9 Milliarden Euro, die im Wesentlichen zur Tilgung bestehender Bankverbindlichkeiten genutzt wurden.

Das uneingeschränkte Testat des Prüfers des Konzernabschlusses der Porsche SE zum 31. Juli 2009 enthielt einen Hinweis auf die Ausführungen zur Liquiditätssituation der Porsche SE bis Ende des Kalenderjahres 2009 im Konzernlagebericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2008/09. Durch die Beteiligung der Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH gegen eine Bareinlage in Höhe von 3,9 Milliarden Euro, die im Wesentlichen zur Schuldentilgung der Porsche SE eingesetzt wurde, und die damit verbundene Refinanzierung der Porsche SE bestehen die im Testat des Abschlussprüfers beschriebenen drohenden Zahlungsschwierigkeiten Porsche SE nicht mehr.

## Dividende

An die Aktionäre soll der gesamte handelsrechtliche Bilanzgewinn ausgeschüttet werden, der nach der Entnahme von einer Milliarde Euro aus den Gewinnrücklagen 8,23 Millionen Euro beträgt. Der Hauptversammlung, die am 29. Januar 2010 in der Stuttgarter Porsche-Arena stattfindet, wird eine Dividende je Vorzugsaktie von 0,05 Euro und je Stammaktie von 0,044 Euro vorgeschlagen.

## **Attraktive neue Modelle**

Im Berichtszeitraum erfolgte die Markteinführung des neuen Panamera\*. Seit 12. September 2009 bietet Porsche den Gran Turismo an, zunächst als Achtzylinder mit Leistungen von 400 und 500 PS sowie Heck- und Allradantrieb; später werden ein Sechszylinder-Benziner und eine Hybridvariante das Angebot abrunden.

Wie kein anderes Fahrzeug in seiner Klasse kombiniert der Panamera Sportlichkeit und Komfort. Trotz seiner flachen Silhouette bietet das bei 4,97 Meter Länge nur 1,42 Meter hohe Fahrzeug ein großzügiges Raumgefühl auf vier Plätzen. Mit dem Panamera feierten mehrere technische Innovationen Weltpremiere, die erstmals in der Oberklasse eingeführt werden – darunter das erste Start-Stopp-System in Verbindung mit einem automatisch schaltenden Getriebe, eine Luftfederung mit schaltbarem Zusatzvolumen in jeder Feder sowie die aktive Aerodynamik mit einem beim Panamera Turbo mehrdimensional verstellbaren, ausfahrbaren Heckspoiler.

Bei allen Panamera-Modellen kommen die Benzindirekteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI) und VarioCam Plus, die einlassseitige variable Nockenwellenverstellung mit Ventilhubumschaltung, zum Einsatz. Panamera 4S und Panamera Turbo sind serienmäßig mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgestattet. Die Kombination aus Leistungsfähigkeit und geringem Verbrauch ermöglicht auch der intelligente Leichtbau. Achsen, Türen, Motorhaube, Kotflügel und Heckklappe sind aus Aluminium gefertigt. Der Panamera S benötigt im EU-Zyklus auf 100 Kilometer 12,5 Liter Kraftstoff, mit PDK sinkt der Verbrauch sogar auf 10,8 Liter. Der Turbo benötigt trotz seiner außergewöhnlichen Fahrleistungen nur 12,2 Liter pro 100 Kilometer.

Auf der Internationalen Automobilausstellung, die im September in Frankfurt stattfand, stellte Porsche drei neue Modelle der erfolgreichen Elfer-Sportwagenbaureihe vor. Der Hochleistungssportwagen 911 Turbo\* wurde in allen Kerneigenschaften signifikant verbessert. Das Fahrzeug ist nun erheblich sparsamer und leichter als auch stärker, schneller und noch dynamischer. Damit setzt sich der neue Top-Elfer vor allem in punkto Verbrauch und Spurtstärke noch deutlicher als bisher von den Wettbewerbern in seinem Segment ab.

Der neue Motor mit 3,8 Liter Hubraum und 500 PS (368 kW) verfügt über eine Benzindirekteinspritzung und die Porsche-exklusiven Turbolader mit variabler Turbinengeometrie für Benzinmotoren. Als Option kann der Sechszylinder-Turbo mit einem Siebengang-Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) kombiniert werden. Gegenüber dem Vorgängermodell sinkt der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um bis zu knapp 18 Prozent. Je nach Fahrzeugkonfiguration begnügt sich das neue Topmodell mit 11,4 bis 11,7 Liter pro 100 Kilometer nach EU5-Norm. Der 911 Turbo absolviert den Sprint von null auf 100 km/h mit Sport-Chrono Paket Turbo und PDK in 3,4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 312 km/h.

Für eine begrenzte Zahl Enthusiasten bringt Porsche mit dem 911 Sport Classic eine exklusive Kleinserie mit einer Stückzahl von 250 Fahrzeugen auf den Markt. Den einzigartigen Charakter dieses Elfers erkennt man auf den ersten Blick am neu entwickelten Doppelkuppel-Dach. Darüber hinaus verfügt der auf dem Carrera S mit Hinterradantrieb basierende Sportwagen über ein 44 Millimeter breiteres Heck mit vergrößerter Spurweite an der Hinterachse. Die markante SportDesign-

Bugverkleidung mit eigenständiger Bugspoilerlippe und der feststehende Heckspoiler in Form des legendären Entenbürzels vom Carrera RS 2.7 des Modelljahres 1973 runden den unverwechselbaren Auftritt des 911 Sport Classic ab.

Die Leistung des 3,8-Liter-Motors mit Benzindirekteinspritzung wurde um 23 PS auf 408 PS angehoben. Der 911 Sport Classic verfügt über die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), ein PASM-Sportfahrwerk inklusive Tieferlegung um 20 Millimeter sowie die spezifischen 19-Zoll-Räder mit schwarz lackierten Felgensternen.

Der dritte Elfer, den Porsche auf der IAA präsentierte, ist der neue 911 GT3 RS. Im Heck arbeitet ein gegenüber dem 911 GT3 um 15 PS auf 450 PS leistungsgesteigerter, hochdrehender Saugmotor. Der Sechszylinder erreicht eine spezifische Leistung von über 118 PS pro Liter, das ist im weltweiten Vergleich ein extremer Spitzenwert für Saugmotoren. Im Gegensatz zu zahlreichen Höchstleistungsmotoren ist das Triebwerk des neuen 911 GT3 RS uneingeschränkt alltagstauglich.

Der neue 911 GT3 RS ist ausschließlich mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe lieferbar. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit über den gesamten Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereich sind die Gänge kürzer übersetzt als beim 911 GT3. Zur Verbesserung der Fahrdynamik tragen die serienmäßigen dynamischen Motorlager bei. Je nach Fahrsituation verändern die Lager ihre Steifigkeit und Dämpfung, wodurch bei hochdynamischer Fahrweise die Anbindung des Triebwerks an die Karosserie verbessert wird. Eine zusätzlich beigelegte Lithium-Ionen-Batterie bietet – anstelle der konventionellen Bleibatterie – einen Gewichtsvorteil von über zehn Kilogramm. Seine dynamische Optik verdeutlichen die tiefe Fahrzeuglage, der neue Heckflügel aus Sichtcarbon (CfK) mit eigenständigen Flügelstützen aus Aluminium und das Doppelendrohr des leichten Titan-Endschalldämpfers.

Stärker, breiter, schneller – auch die Neuauflage des Porsche 911 GT3 Cup bietet seinen zahlreichen Kunden in aller Welt einen noch höheren Gegenwert. Bei dem Nachfolger des mit über 1.400 Exemplaren meistgebauten Rennwagens aller Zeiten kommt die im Heckbereich um 44 Millimeter breitere Karosserieversion zum Einsatz. Der Hubraum steigt im Vergleich zum Vorgänger um 0,2 Liter, die Motor-



leistung legt um 30 PS zu. Die wichtigsten Daten: 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit 450 PS (331 kW); Sechsgang-Schaltgetriebe; das Gewicht beträgt 1.200 Kilogramm.

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

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

Mit der Studie L1 stellte die Marke das sparsamste Hybridautomobil der Welt vor. Angetrieben von einem neu entwickelten Common-Rail-Turbodiesel und einem Elektromotor, verbraucht der L1 nur 1,38 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer. Er ist bis zu 160 km/h schnell und emittiert lediglich 36 g/km CO<sub>2</sub>. Dank seiner mit Carbonfasern verstärkten Kunststoff-Karosserie wiegt das Fahrzeug nur 380 kg. Hintereinander angeordnete Sitze sorgen zudem dafür, dass der L1 bei einem Cw-Wert von 0,195 extrem aerodynamisch ist.

Auch bei den Serienfahrzeugen wartete Volkswagen Pkw mit weiteren Neuvorstellungen auf. Neben dem neuen Polo als Dreitürer überzeugte die neue BlueMotion-Generation der Modelle Polo\*, Golf\* und Passat Limousine\*, die die Themen Verbrauch, Emissionen und Kosten in ihrem jeweiligen Segment völlig neu definieren. Der Golf R\* als Nachfolger des Golf R32 bildete den Abschluss der Premierenserie der Marke. Der stärkste Golf aller Zeiten ist trotz höherer Leistung deutlich sparsamer als sein Vorgänger. Möglich macht das unter anderem der neue aufge-

ladene Hightech-TSI, der im Vergleich zum Vorgängermodell rund 21 Prozent weniger Kraftstoff benötigt.

Audi begeisterte das Publikum mit dem e-tron, der Studie eines Hochleistungssportwagens mit reinem Elektroantrieb. Vier Motoren mit einer Gesamtleistung von 230 kW beschleunigen den e-tron auf maximal 200 km/h; der Lithium-Ionen-Akku erlaubt eine Reichweite von bis zu 248 Kilometer. Nicht weniger beeindruckend war der Auftritt des Audi R8 Spyder, der überragende Fahrleistungen und Dynamik mit dem Erlebnis des offenen Fahrens vereint. Darüber hinaus stellte die Marke den Audi S5 Sportback 3.0 TFSI\*, den Audi A4 3.0 TDI quattro clean diesel\* sowie den Audi A3 als Limousine und Sportback mit neu entwickeltem 1.2 TFSI-Motor vor.

Škoda feierte in Frankfurt mit dem Superb Combi und dem Octavia LPG\* zwei Weltpremieren. Mit seinem überdurchschnittlichen Komfort und Raumangebot setzt der Škoda Superb Combi neue Maßstäbe in der oberen Mittelklasse. Er besticht vor allem durch viele clevere Detaillösungen und stilsicheres Design. Der Škoda Octavia LPG kann sowohl mit Benzin als auch mit dem kostengünstigen Autogas LPG betrieben werden. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziert sich dabei um rund zwölf Prozent auf 149 g/km.

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

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

\* Verbrauchs- und Emissionsangaben finden Sie auf S. 19 dieses Berichts.

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

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

## Emissions- und Verbrauchsangaben

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoff- verbrauch innerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO <sub>2</sub> Emissionen kombiniert (g/km)
Audi A4 3.0 TDI quattro clean diesel	176 (240)	8,7	5,5	6,7	175
Audi S5 Sportback 3.0 TFSI	245 (333)	13,8	7,3	9,7	224
SEAT Altea ECOMOTIVE	77 (105)	5,2	4,1	4,5	119
SEAT Leon CUPRA R	195 (265)	10,7	6,6	8,1	190
SEAT Leon ECOMOTIVE	77 (105)	4,6	3,2	3,8	99
Škoda Octavia LPG (Autogas)	72 (98)	12,7	7,3	9,2	149
Škoda Octavia LPG (Benzin)	72 (98)	9,8	5,6	7,1	169
VW Golf Limousine BlueMotion	77 (105)	4,7	3,4	3,8	99
VW Golf R (6-Gang-DSG)	199 (270)	11,2	6,8	8,4	195
VW Golf R (6-Gang manuell)	199 (270)	11,8	6,7	8,5	199
VW Golf Variant BlueMotion Technology	77 (105)	5,2	3,6	4,2	109
VW Passat BlueMotion	77 (105)	5,4	3,8	4,4	114
VW Polo BlueMotion	55 (75)	4,0	2,9	3,3	87
Porsche Panamera S	294 (400)	18,8	8,9	12,5	293
Porsche Panamera S PDK	294 (400)	16,0	7,9	10,8	253
Porsche Panamera 4 S	294 (400)	16,4	8,1	11,1	260
Porsche Panamera Turbo	368 (500)	18,0	8,9	12,2	286
Porsche 911 Turbo	368 (500)	17,3	8,3	11,6	272
Porsche 911 Turbo PDK	368 (500)	17,0	8,1	11,4	268
Porsche 911 Turbo Cabriolet	368 (500)	17,5	8,3	11,7	275
Porsche 911 Turbo PDK Cabriolet	368 (500)	17,2	8,2	11,5	270

## **Ausblick**

Vor dem Hintergrund der andauernden Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise werden die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf dem Erdball schwierig bleiben. Zwar deuten Prognosen darauf hin, dass die Weltwirtschaft die Talsohle erreicht hat und die konjunkturelle Entwicklung 2010 wieder nach oben zeigen wird, jedoch ist anzunehmen, dass die Erholung auf niedrigem Niveau erfolgen wird.

Insbesondere die Automobilmärkte geben kaum Anlass zu Optimismus. Auf den großen Absatzmärkten – abgesehen von China – dürfte die Verunsicherung der Konsumenten noch lange spürbar sein. In Deutschland wird sich 2010 der Wegfall der staatlichen Umweltprämie negativ bemerkbar machen. Entsprechendes gilt für Länder wie Frankreich oder Italien, auch dort laufen staatliche Stützungsmaßnahmen aus. Insgesamt dürfte der Weltmarkt 2010 nach Einschätzung des Verbandes der deutschen Automobilindustrie um ein bis drei Prozent zulegen. Für die USA geht der Verband von einem Absatzwachstum von zehn Prozent aus, in China soll das Wachstum zwölf Prozent betragen.

Der Teilkonzern Porsche erwartet im Laufe des Jahres 2010 eine Belebung seiner Verkäufe. Dabei zählt der Automobilhersteller auf sein attraktives Produktprogramm und hier vor allem auf den neuen Panamera. Die vierte Baureihe von Porsche wird dafür sorgen, dass sich die Absatzzahlen von Porsche nicht nur stabilisieren, sondern im Geschäftsjahr 2009/10 wieder leicht ansteigen.

Erste Anzeichen einer Aufwärtsbewegung geben bereits die Viermonatszahlen wider. Im Zeitraum vom 1. August bis zum 30. November 2009 wurden vom Teilkonzern Porsche 18.764 Fahrzeuge abgesetzt, damit beträgt der Absatzrückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 25 Prozent nach einem Rückgang von 39,6 Prozent bei den Absatzzahlen im Oktober. Vom neuen Panamera wurden bis zum 30. November bereits 4.792 Fahrzeuge verkauft.

Der Teilkonzern Volkswagen ist mit seinen neun Marken und der jungen Modellpalette gut auf die erwarteten Marktentwicklungen vorbereitet. Auch im zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2009/10 werden die einzelnen Marken neue und verbrauchsarme Modelle präsentieren, die das Produktportfolio des Teilkonzerns erweitern und neue

Marktsegmente abdecken. Deshalb rechnen wir damit, dass sich der Volkswagen-Teilkonzern dem Abwärtstrend in den meisten Märkten zwar nicht entziehen kann, aber im Vergleich zum Gesamtmarkt besser abschneiden wird und in der Krise weitere Marktanteile hinzugewinnt.

Die Umsatzerlöse des Teilkonzerns Volkswagen werden im Jahr 2009 insbesondere aufgrund der schwächeren Absatzsituation unter denen des Vorjahres liegen. Steigende Refinanzierungskosten und Mixverschlechterungen werden sich zusätzlich belastend auf das Ergebnis auswirken. Volkswagen wird dieser Entwicklung vor allem eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin sowie die stetige Optimierung seiner Prozesse entgegensetzen. Ökologische Relevanz und die Rendite seiner Fahrzeugprojekte sind zentrale Elemente der Strategie „18 plus“.

Aufgrund der Geschäftsentwicklung der ersten neun Monate 2009 geht der Teilkonzern Volkswagen unverändert davon aus, dass das Ergebnisniveau der Vorjahre nicht erreicht werden kann.

Das Ergebnis des Porsche Konzerns wird im Geschäftsjahr 2009/10 stark durch die strukturellen Veränderungen beeinflusst. Die in der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG gebilligte Satzungsänderung hinsichtlich des Entsenderechts des Landes Niedersachsen steht einer weiteren Einbeziehung des Volkswagen-Teilkonzerns im Wege der Vollkonsolidierung entgegen. Der sich aus der Entkonsolidierung ergebende beträchtliche Verlust wird nur teilweise durch den positiven Ergebniseffekt aus der Einbeziehung der Volkswagen AG als assoziiertes Unternehmen kompensiert. Geschmälert wird dieser Verlust zudem durch einen gegenläufigen Effekt bei der Entkonsolidierung der neu gegründeten Porsche Zwischenholding GmbH. Im Zuge der 49,9-Prozent-Beteiligung, die die Volkswagen AG an der Porsche Zwischenholding GmbH eingegangen ist, verlor die Porsche SE am 7. Dezember 2009 die alleinige Kontrolle über diese Gesellschaft. Die Veränderungen im Porsche-Konzern werden im Saldo voraussichtlich zu einem Verlust im niedrigen einstelligen Milliarden Euro-Bereich führen. Eine verlässliche Prognose zum voraussichtlichen Umsatz und Ergebnis des Porsche-Konzerns im Geschäftsjahr 2009/10 ist zum aktuellen Zeitpunkt aufgrund des unsicheren wirtschaftlichen Umfelds und der Auswirkungen der beschriebenen strukturellen Veränderungen nicht möglich.

## Porsche Konzern in Zahlen

		2009/10 (Aug. – Okt.)	2008/09 (Aug. – Okt.)	Veränderung in Prozent
Umsatz	Mrd. Euro	26,83	1,64	-
Absatz (Neufahrzeuge) Fahrzeuge		1.619.768	18.862	-
Produktion	Fahrzeuge	1.558.804	22.719	-
Mitarbeiter (31. Okt. 2009 bzw. 31. Juli 2009)		379.750	375.959	+ 1,0

## Porsche Konzern (ohne VW) in Zahlen

		2009/10 (Aug. – Okt.)	2008/09 (Aug. – Okt.)	Veränderung in Prozent
Umsatz	Mrd. Euro	1,14	1,64	- 30,5
Absatz (Neufahrzeuge) Fahrzeuge		11.385	18.862	- 39,6
911		2.600	7.271	- 64,2
Boxster/Cayman		1.717	1.984	- 13,5
Cayenne		4.095	9.607	- 57,4
Panamera		2.973	0	
RS Spyder / Carrera GT		0	0	
Regionen	Fahrzeuge	11.385	18.862	- 39,6
Inland		1.544	2.330	- 33,7
Nordamerika		3.995	8.100	- 50,7
Rest der Welt		5.846	8.432	- 30,7
Produktion	Fahrzeuge	20.009	22.719	- 11,9
911		4.197	8.225	- 49,0
Boxster/Cayman		2.447	2.311	+ 5,9
Cayenne		8.160	12.099	- 32,6
Panamera		5.205	84	> 100,0
RS Spyder / Carrera GT		0	0	
Mitarbeiter (31. Okt. 2009 bzw. 31. Juli 2009)		12.700	12.652	+ 0,4

## Volkswagen-Teilkonzern in Zahlen

		2009/10 *
		(Juli – Sept.)
Umsatz	Mrd. Euro	25,96
Absatz (Neufahrzeuge)	Fahrzeuge	1.608.383
Volkswagen Pkw		891.335
Audi		285.044
Škoda		146.281
SEAT		76.638
Bentley		957
Volkswagen Nutzfahrzeuge		69.048
Scania		9.023
VW China		378.871
Sonstiges**		- 248.814
Regionen	Fahrzeuge	1.608.383
Europa/Übrige Märkte		833.214
Nordamerika		113.342
Südamerika		222.174
Asien/Pazifik		439.653
Produktion	Fahrzeuge	1.538.795
Volkswagen Pkw		1.019.082
Audi		220.781
Škoda		185.309
SEAT		70.400
Bentley		901
Lamborghini		370
Bugatti		12
Volkswagen Nutzfahrzeuge		33.649
Scania		8.291

\* Der Volkswagen Konzern wird seit dem 05. Januar 2009 in den Porsche Konzern einbezogen.

\*\* Eliminierung konzerninterner Lieferungen